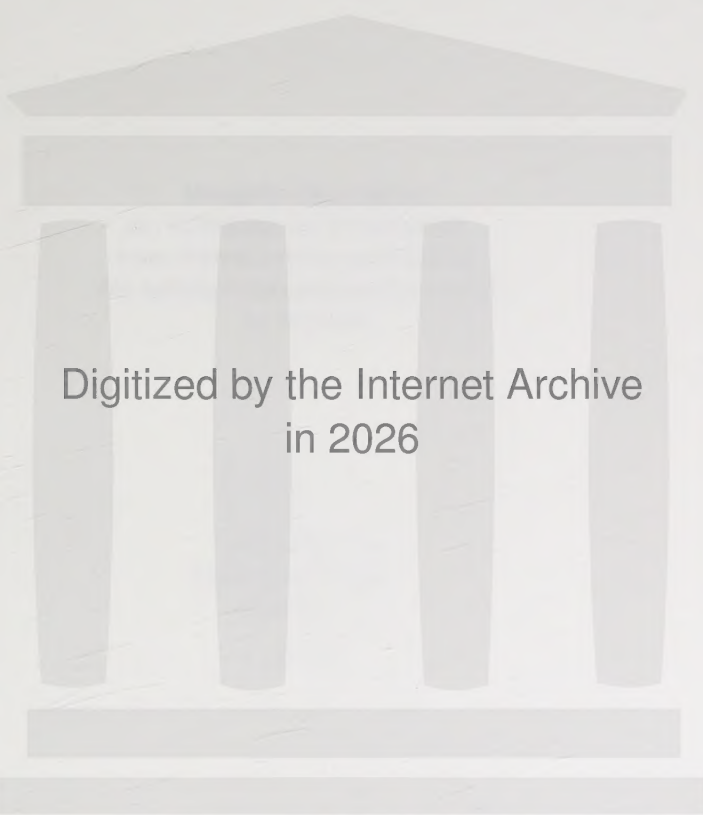


DIE HAFTUNG DES
SEILBAHNUNTERNEHMERS

Franz Josef Schrödl

1974



Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41551921_0017

DIE HAFTUNG DES SEILBAHNUNTERNEHMERS

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung der Doktorwürde
einer Hohen Juristischen Fakultät
der Ludwig-Maximilians-Universität
zu München



vorgelegt von
Franz Josef Schrödl
München

1974



Referent: Professor Dr. Gotthard Paulus

Korreferent: Professor Dr. Claus-Wilhelm Canaris

Tag der mündlichen Prüfung: 22. Juli 1974

Meinem Vater,

dem ich sehr viele Anregungen zu dieser Arbeit verdanke.

Inhaltsverzeichnis

	Seite
Literaturverzeichnis	VII
Abkürzungsverzeichnis	XI
Vorwort	1
A. <u>Die Haftung beim Seilbahnbetrieb</u>	3
1. Kapitel Die Haftung aus Spezialgesetz	3
I. Die Rechtslage in der Bundesrepublik	3
§ 1 Das Wesen der Gefährdungshaftung	3
§ 2 Die mögliche Haftungsgrundlage	4
§ 3 Der Begriff der Eisenbahn	5
§ 4 Der Begriff der Seilbahnen	6
§ 5 Die Einordnung der Seilbahnen	9
§ 6 Die Ausgestaltung der Haftung	14
II. Die Rechtslage in den benachbarten Alpenländern	16
§ 1 Die Regelung in Österreich	16
§ 2 Die spezialgesetzliche Haftung in der Schweiz	18
§ 3 Die Sonderregelung in Frankreich und die Rechtslage in Italien	21
2. Kapitel Die Haftung aus Vertrag	22
§ 1 Die vertragliche Haftung in der Bundesrepublik	22
§ 2 Die Regelung in Österreich	24
§ 3 Die Vertragshaftung in der Schweiz	24
§ 4 Die Haftung aus Vertrag in Frankreich	25
§ 5 Die Regelung in Italien	27
3. Kapitel Die deliktische Haftung	28
§ 1 Die Rechtslage in der Bundesrepublik	28

	Seite
§ 2 Das Recht der unerlaubten Handlung in Österreich	33
§ 3 Die Deliktshaftung im schweizerischen Recht	35
§ 4 Delikt und Quasidelikt im französischen Recht	37
§ 5 Außervertragliche Verschuldenshaftung im italienischen Recht	39
<u>4. Kapitel</u> Die Haftungsproblematik im Einzelfall	40
§ 1 Die spezialgesetzliche Haftung	40
§ 2 Die vertragliche Haftung	45
1) Beginn und Ende	45
2) Maßgebliche Normen für den Bau und Betrieb von Seilbahnen	49
3) Vertragspflichten bezüglich der Anlage der Bahn	52
a) Die Seilbahntrasse	52
b) Die technische Anlage	57
4) Die Pflichten beim Betrieb der Bahn	63
5) Die Beweislast bei vertraglicher Haftung	71
§ 3 Die allgemeine, außervertragliche Haftung	75
1) Die Haftung aus den deliktsrechtlichen Grundtatbeständen	76
2) Die Haftung aus Schutzgesetz	80
3) Werk- und Sachhalterhaftung	81
<u>5. Kapitel</u> Der Haftungsausschluß	83
§ 1 Haftungsbeschränkungen durch Vertrag	83
§ 2 Höhere Gewalt als Haftungsgrenze	87
§ 3 Ausschließliches oder Mitverschulden des Verletzten	90
§ 4 Haftungsbefreiendes Verschulden Dritter	96
§ 5 Haftungsausschluß bei Schwarzfahrt	100

	Seite
B. <u>Die Haftung für Skipisten</u>	101
§ 1 Problembestimmung	101
§ 2 Die Grundlagen einer Sicherungspflicht für Skiabfahrten	102
1) Das deutsche Recht	102
2) Das österreichische Recht	110
3) Das schweizerische Recht	112
4) Das französische Recht	113
5) Das italienische Recht	115
§ 3 Der Begriff der Skipiste	116
1) Die öffentliche Skiabfahrt	117
2) Die Skipiste	117
3) Die Tourenabfahrt	119
§ 4 Die Verkehrssicherungspflichtigen	119
§ 5 Umfang und Grenzen der Verkehrssicherungspflicht für öffentliche Skiabfahrten und Skipisten	121
1) Die öffentlichen Skiabfahrten	121
2) Die Skipisten	122
a) Die Pistenunterhaltung	124
b) Die Sicherung vor Naturgewalten	130
c) Die Hilfs- und Rettungspflichten	132
d) Die räumliche Begrenzung des zu sichernden Pistenbereichs	133
e) Die sonstigen Grenzen der Pistensicherungspflicht	134
C. <u>Möglichkeiten einer Neuregelung</u>	137
§ 1 Das Seilbahnrecht	137
§ 2 Das Recht der Skipiste	143
§ 3 Überstaatliche Regelung des Seilbahn- und Skirechts	144

Literaturverzeichnis

I. Bücher und Monographien

- 1) BDE, Fachgruppe Seilbahnen im Bundesverband deutscher Eisenbahnen: Anlage, Sicherung und Pflege von Skiabfahrten - ein Beitrag der Berg- und Seilbahnunternehmen zur Lösung der anstehenden Probleme, Köln 1973 (zit. BDE - Sonderdruck)
- 2) Bengl/Berner/Emmerig, Bayer. Landesstraf- und Verordnungsgesetz, München 1969
- 3) Böhmer, Das Reichshaftpflichtgesetz, Berlin 1950
- 4) Böhmer, Das Sachschadenhaftpflichtgesetz, Berlin 1954
- 5) Büren, Obligationenrecht, Zürich 1964
- 6) Czitary, Seilschwebbahnen, Wien 1962 (zit. Czitary a. a. O.)
- 7) Diederichsen, Die Haftung des Warenherstellers, München und Berlin, 1967 (zit. Diederichsen a. a. O.)
- 8) Eichler, Die Rechtslehre vom Vertrauen, Tübingen 1950
- 9) Esser, Grundlagen und Entwicklung der Gefährdungshaftung, München und Berlin, 1941
- 10) Ferid, Das französische Privatrecht, München 1971 (zit. Ferid a. a. O.)
- 11) Finger, Eisenbahngesetz, München und Berlin 1970
- 12) Gaisbauer, Die allgemeine Verkehrssicherungspflicht des Hausbesitzers, Darmstadt 1970
- 13) Geigel, Der Haftpflichtprozeß, 15. Auflage, München 1972 (zit. Geigel a. a. O.)
- 14) Gschnitzer, Schuldrecht, Besonderer Teil und Schadenersatz, Wien 1963 (zit. Gschnitzer a. a. O.)
- 15) Heldrich, Die allgemeinen Rechtsgrundsätze der außervertraglichen Schadenshaftung im Bereich der EWG, Frankfurt 1961 (zit. Heldrich a. a. O.)
- 16) Herschel, Rechtsfragen der technischen Überwachung, Heidelberg 1972 (zit. Herschel a. a. O.)

VIII

- 17) Kapfer, ABGB, Wien 1963 (zit. Kapfer, ABGB)
- 18) Kääb-Rösch, Bayer. Landesstraf- und Verordnungsgesetz, München 1967 (zit. Kääb-Rösch, LStVG)
- 19) Keller, Haftpflicht im Privatrecht, Bern 1970 (zit. Keller a. a. O.)
- 20) Kleppe, Die Haftung bei Skiunfällen in den Alpenländern, München 1967 (zit. Kleppe a. a. O.)
- 21) Larenz, Lehrbuch des Schuldrechts, München und Berlin 1965 (zit. Larenz Bd.)
- 22) Lintaler, Die Verkehrssicherungspflicht, Würzburg 1940
- 23) Luther, Einführung in das italienische Recht, 1968 (zit. Luther a. a. O.)
- 24) Mazeaud-Tunc, Traité théorique et pratique de la responsabilité civile, Tome II, III, Paris 1958-1960, Tome I, Paris 1965 (zit. Mazeaud-Tunc)
- 25) Mitteis-Liebrich, Deutsches Privatrecht, München 1972
- 26) Müller, Die zivil- und strafrechtliche Verantwortung für Skiabfahrtsstrecken, unveröffentlichte Studie, Traunstein 1970 (zit. Müller a. a. O.)
- 27) Oftinger, Schweizerisches Haftpflichtrecht, Zürich 1958-1962 (zit. Oftinger Bd.)
- 28) Palandt, Bürgerliches Gesetzbuch, München 1972 (zit. Pldt.)
- 29) Pichler, Pisten, Paragraphen, Skiunfälle, Wien 1970 (zit. Pichler a. a. O.)
- 30) Reichert, Grundriß des Sportrechts und Sporthaftungsrechts, 1968 (zit. Reichert a. a. O.)
- 31) Die Seilbahnen Österreichs, Schriftenreihe des Österreichischen Instituts für Raumplanung
- 32) Skirecht 1966, Bericht des Skirechtslehrgangs 1966 des Deutschen Anwaltsvereins (zit. Skirecht 1966)
- 33) Skirecht 1972, Referate und Materialien der Skirechtsseminare 1969 und 1972 des Deutschen Anwaltsvereins, Essen 1972 (zit. Skirecht 1972)

IX

- 34) Schröder/Kauffmann, Sport und Recht, 1972 (zit. Sport und Recht)
- 35) Stiffler, Die Haftung der Seilbahnunternehmen für außervertragliche Schädigungen, Dissertation, Zürich, Winterthur 1959 (zit. Stiffler a. a. O.)
- 36) Tuor, Das schweizerische Zivilgesetzbuch, Zürich 1968
- 37) Veit, Das Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz, Wien 1971 (zit. Veit a. a. O.)
- 38) Wussow, Haftpflichtrecht, 1969 (zit. Wussow a. a. O.)

II. Aufsätze

- 1) Canaris, Die Produzentenhaftpflicht in dogmatischer und rechtspolitischer Sicht, JZ 1968, 497
- 2) Charignon, Les accidents de ski et de télési, Journ. Cour Grenoble 1962, 209
- 3) Dannegger, Verkehrssicherungspflicht auf Skipisten ZBJV 1967, 282 und ZBJV 1972, 445
- 4) Dannegger, Internationales Privatrecht im Skirecht, ZBJV 1971, 104
- 5) Desbiolles, Die rechtliche Stellung der Seilbahnen in der Schweiz, JSR 1960, Sonderheft 1, 17
- 6) Deutsch, Methode und Konzept der Gefährdungshaftung, VersR 1971, 1
- 7) Dürrenmatt, Die Haftpflicht der Skilifthanlagen für die Unfälle ihrer Benutzer, ZBJV 1947, 443
- 8) Durry, Die Haftung des Skiliftunternehmers, Rev. trim. dr. civ. 1968, 376 und 1969, 345
- 9) Esser, Die Zweispurigkeit unseres Haftpflichtrechts JZ 1953, 229
- 10) Goltermann, Die Gefährdungshaftung bei Seilbahnen, MDR 1957, 20
- 11) Groß, Haftungsgrundlagen und Verhaltensregeln des Skiläufers nach französischem Recht, VersR 1969, 869
- 12) Hammer, Technische Normen in der Rechtsordnung, MDR 1966, 977

- 13) Herschel, Regeln der Technik und Recht, NJW 1968, 617
- 14) Hummel, Nochmals: Die Haftung bei Skiunfällen, NJW 1965, 525
- 15) Kettner, Der Skiunfall, VersR 1964, 212, 363
- 16) Kleppe, Verkehrssicherungspflicht auch für Skipisten, NJW 1966, 237
- 17) Lorenz, Die Haftung des Warenherstellers, Karlsruher Forum 1963, 15
- 18) Lossos, Verkehrsregeln für die Skiabfahrt, NJW 1961, 490
- 19) Nirk, Die Haftung bei Skiunfällen, NJW 1964, 1829
- 20) Nirk, Nochmals: Die Haftung bei Skiunfällen, NJW 1965, 526
- 21) Padrutt, Verkehrssicherungspflicht für Skipisten, ZStR 1971, 64 und VersR 1971, 506
- 22) Perret, Die Haftpflicht der Seilbahnunternehmer nach Schweizer Recht, JSR 1963, 153
- 23) Rabinovitch, Ski et droit, J.C.P. 1962.I. 1728
- 24) Rabinovitch, Ski et droit: Les engins de remontée mécanique J. C. P. 1965. I. 1953
- 25) Rehbinder, Pyrrhus-Sieg in der Produzentenhaftung JuS 1969, 208
- 26) Saraz-Boumet, Les aspects juridiques du secours en montagne J. C. P. 1969. I. 2238
- 27) Schmalzl, Skiliftanlagen und ihre haftpflichtrechtliche Beurteilung, VersW 1954, 528
- 28) Schnell, Über die Haftung bei Skiunfällen, NJW 1961, 99
- 29) Scholten, Die Haftung bei Skiunfällen, NJW 1960, 558
- 30) Schweizerische Kommission für Unfallverhütung auf Skipisten: Wegleitung für Markierung und Sicherung der Skipisten und Skirouten, JSR 1965, 227
- 31) Dieselbe, Richtlinien für Anlage und Unterhalt von Skiabfahrten, SJZ 1971, 124
- 32) Tunc, L'obligation de sécurité du remonte-pente, Rev. trim. dr. civ. 1964, 305

Abkürzungsverzeichnis

ABGB	(österreichisches) Allgemeines Gesetzbuch
a. a. O.	am angegebenen Ort
AEg	Allgemeines Eisenbahngesetz v. 29. 3. 1951 (BGBl I, 225) (deutsch)
Alpenland	Alpenland mit Schutzhüttenrundschau Monatsschrift für Touristik, Skisport und Fremden- verkehr in den Alpenländern (öst.)
Anm.	Anmerkung
BayEBG	Gesetz über die Rechtsverhältnisse der nicht zum Netz der Deutschen Bundesbahn gehörenden Eisen- bahnen und Bergbahnen (Bayerisches Eisenbahn- und Bergbahngesetz) v. 17. 11. 1966
BergbV	Zweite Verordnung zur Durchführung des Bayer. Eisen- bahn- und BergbahnG (Bergbahnverordnung) v. 10. 6. 1970
Bergbk	Durchführung des Bayer. Eisenbahn- und Bergbahnge- setzes und der Bergbahnverordnung - Bergbahnbe- kanntmachung v. 30. 9. 1970
BDE	Bundesverband Deutscher Eisenbahnen
BGB	(Deutsches) Bürgerliches Gesetzbuch
BGBI	Bundesgesetzblatt (deutsch, öst.)
BGE	Entscheidungen des schweizerischen Bundesgerichts, amtliche Sammlung
BGH	(Deutscher) Bundesgerichtshof
BGHZ	Entscheidung des Bundesgerichtshofs in Zivilsachen
BOSeil	Verordnung für den Bau und Betrieb von Seilbahnen (Stand April 1972)
BOSchlepp	Verordnung für den Bau und Betrieb von Schleppauf- zügen (Stand April 1972)
AB BOSeil) AB BOSchlepp)	Ausführungsbestimmungen zu den obigen Vorschriften

Bull. cass.	Bulletin de la Cour de Cassation
Ccf	Code civil français
C. c. it.	Codice civile italiano
Cour Cass.	Cour de Cassation (frz.)
Cour corr.	Cour correctionnelle
Dalloz	Recueil Dalloz
Dalloz-Sirey	Recueil Dalloz-Sirey (ab 1965)
D. M.	Decreto Ministeriale
EBG	(österreichisches) Eisenbahngesetz v. 20. 12. 1957
ed.	= editorial
EHG	Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffsunternehmungen und der Post v. 28. 3. 1905 (schweizerisch)
EKHG	Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (österreichisch)
ELG	Bundesgesetz über die elektrischen Stark- und Schwachstromanlagen v. 24. 6. 1902 (schweizerisch)
Ev. Bl.	Evidenzblatt (öst.)
EVO	Eisenbahnverkehrsordnung (deutsch)
FamRZ	Zeitschrift für das gesamte Familienrecht (deutsch)
FIS	Fédération Internationale de Ski
Foro it.	Foro italiano
Gaz. Pal.	Gazette du Palais (frz.)
GVB1	(Bayer.) Gesetz- und Verordnungsblatt
HaftpflG = RHG	Reichshaftpflichtgesetz
HRR	Höchststrichterliche Rechtsprechung (deutsch)
ISR	Internationale Berg- und Seilbahnrundschau - Revue des téléphériques (öst.)
J. Cl.	Juris-Classeur (frz.)

XIII

J. C. P.	Juris-Classeur périodique (semaine juridique)
J. O.	Journal officiel (frz. Gesetzblatt)
Journ. Cour Gren.	Journal de la Cour de Grenoble
Journ. Trib.	Journal des Tribunaux (schweiz.)
Jur. Bl.	Juristische Blätter (öst.)
IVA	Internationale Verkehrsausstellung
JW	Juristische Wochenschrift (deutsch)
JZ	Juristenzeitung (deutsch)
LG	Landgericht
LGBI	Landesgesetzblatt (öst.)
LM	Lindenmaier-Möhring, Nachschlagewerk zur Rechtsprechung des BGH
LStVG	(Bayer.) Landesstraß- und Verordnungsgesetz
LuftVG	Luftverkehrsgesetz v. 4. 11. 1968
MDR	Monatsschrift für Deutsches Recht
NJW	Neue Juristische Wochenschrift (deutsch)
ÖJZ	Österreichische Juristenzeitung
OGH	(österreichischer) Oberster Gerichtshof
OLG	Oberlandesgericht
OLGZ	Entscheidungen der Oberlandesgerichte in Zivilsachen (deutsch)
OR	Obligationenrecht - Code des obligations (CO) (schweiz.)
PVG	Postverkehrsgesetz v. 2. 10. 1924 (schweiz.)
RabelsZ	Zeitschrift für ausländisches und internationales Privatrecht (deutsch)
Rdz	Randziffer
Rev. trim. dr. civ.	Revue trimestrielle de droit civil
RG	Reichsgericht

XIV

RGZ	Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen
RHG	Reichshaftpflichtgesetz v. 7. 6. 1871 (deutsch)
Sirey	Recueil Sirey
SJZ	Schweizerische Juristenzeitung
SHG	Sachhaftpflichtgesetz v. 29. 4. 1940 (deutsch)
Somm.	Sommaires (= Entscheidungsübersichten in französischen Zeitschriften)
StG	Strafgesetz (öst.)
StGB	Strafgesetzbuch (deutsch)
StGB (ch)	Strafgesetzbuch (schweizerisch)
StVG	Straßenverkehrsgesetz v. 19. 12. 1952 (deutsch)
Trib. adm.	Tribunal administratif
Trib. civ.	Tribunal civil
Trib. corr.	Tribunal correctionnel
Trib. gr. inst.	Tribunal de grande instance
Trib. pol.	Tribunal de police
VersR	Versicherungsrecht (deutsch)
VersW	Versicherungswirtschaft (deutsch)
VRS	Verkehrsrechtssammlung (deutsch)
ZBJV	Zeitschrift des Bernischen Juristenvereins
ZGB	Zivilgesetzbuch (schweizerisch)
ZStR	Schweizerische Zeitschrift für Strafrecht
ZVR	Zeitschrift für Verkehrsrecht (öst.)

VORWORT

Im Zuge des im vorigen Jahrhundert sich von Grund auf ändernden Naturverständnisses wagte sich der Mensch auch in die Welt der Berge, die vorher nur als furchterregende Domäne der Geister und Naturgewalten gegolten hatte. Man entdeckte die Schönheiten dieser wilden Urlandschaft und bezwang die jahrtausendlang unbestiegenen Gipfel. Doch zunächst war diese Welt aus Fels und Eis im Zeitalter des aufkommenden Alpinismus den rüstigen Bergsteigern vorbehalten, zu denen sich bald die ersten Skiläufer gesellten. Erst unser Jahrhundert hat die Bergwelt durch die Entwicklung der Bergbahnen breiten Schichten der Bevölkerung erschlossen und damit eine völlig neue Art des "Alpinismus" geschaffen, sehr zum Leidwesen vieler Bergsteiger, die bisher die unbestrittenen Herren der Bergwelt gewesen waren.

Hat es vor dem zweiten Weltkrieg nur einige wenige Seilbahnen gegeben, so erlebte dieser Wirtschaftszweig mit dem beispiellosen Aufstieg des Fremdenverkehrs eine außerordentliche Aufwärtsentwicklung. Diese wurde noch dadurch begünstigt, daß der Skilauf zu einem Massensport wurde, dessen Anhänger man heute allein in der Bundesrepublik auf etwa 10 Millionen schätzt. Um diesem Massenansturm gewachsen zu sein, konstruierte man immer neue Seilbahnen mit immer kühneren Trassen und größeren Kapazitäten. Die Bergwelt wurde dadurch zunehmend als touristische Region erschlossen. Gleichzeitig begann man auch großzügig, die bisher vorhandenen Skiabfahrten zu Skipisten, völlig neuen "Ski Autobahnen", auszubauen. Jede derartige Entwicklung birgt natürlich ihr eigentümliche Gefahren, insbesondere von mehr oder weniger schweren Unfällen, in sich, die wiederum ihre rechtlichen Konsequenzen nach sich ziehen.

Hier ist der Punkt, wo sich der Jurist mit dieser neu entwickelten Art von Verkehrsmitteln befassen muß. Insbesondere ist im zivilrechtlichen Bereich zu klären, wie bei Unfällen die Haftung gestaltet ist. Man könnte nun meinen, die Seilbahn sei ein besonders gefährliches Beförderungsmittel, wenn man sieht, wie Kabinen an dünnen Drahtseilen über bodenlose Abgründe schweben. Tatsächlich zeigen aber die Unfallstatistiken, daß auf jeweils ein bis drei Millionen Fahrgäste nur ein Verletzter trifft. Dieser Wert demonstriert ein Maß an Sicherheit, dessen sich kein anderes Verkehrsmittel rühmen kann. Dennoch werden mit der zunehmenden Verbreitung der Seilbahnen, gemessen an ihrer absoluten Zahl, die Unfälle häufiger, wenn sich auch der günstige Prozentsatz weiterhin aufrechterhalten läßt. Daher erscheint es nunmehr an der Zeit zu sein, sich um ein klares Bild der Rechtslage bei Seilbahnunfällen zu bemühen, nachdem dieses Gebiet bisher wegen der geringen Unfallhäufigkeit nur eine spärliche, rechtliche Behandlung gefunden hat.

Während die Unfallziffern bei den Bergverkehrsmitteln außerordentlich günstig sind, ist in dem damit eng verbundenen Bereich der Skipisten die Zahl der Schadensfälle in den letzten Jahren stark angestiegen. So wird die Zahl der durch Skiunfälle Verletzten allein in Österreich pro Jahr auf 26.000 geschätzt.¹⁾ Zwar sind durch Sicherheitsbindungen und präparierte Pisten manche Gefahren etwas entschärft worden, doch Massenbetrieb und häufige Unerfahrenheit der Skiläufer haben neue Risikoquellen geschaffen. Auch hat sich auf diesem Gebiet in den allgemeinen Rechtsanschauungen ein Wandel dergestalt vollzogen, daß die Verantwortlichkeit für die Sportausübung immer mehr vom Skiläufer auf diejenigen Unternehmer verlagert wird, die vom Skilauf profitieren, also in erster Linie auf die Seilbahnunternehmer, die den Pistenski lauf ermöglichen.

Beide Arten von Unfällen sind zwar von ihren Ursachen her völlig verschieden, doch trifft auch die in Aussicht genommene Sicherungspflicht für Skipisten hauptsächlich den Seilbahnunternehmer, so daß es angebracht ist, in einer Arbeit, die sich mit der Haftung des Seilbahnunternehmers befaßt, beide Themenkreise zu behandeln. Diese Untersuchung hat eine doppelte Aufgabe; sie soll einerseits potentielle Geschädigte wie Seilbahnunternehmer auf ihre Rechte und Pflichten hinweisen, andererseits aber auch prüfen, ob die Haftungsregelungen in ihrer gegenwärtigen Gestalt den Anforderungen des modernen Rechtsverkehrs noch genügen oder ob sie einer Verbesserung bedürfen. Die Erörterung dieser komplexen Materie kann natürlich nicht auf das deutsche Recht beschränkt bleiben, denn einmal kann die Betrachtung des ausländischen Rechts befruchtend für die Rechtsfortbildung im eigenen Lande sein, zum andern hat die Bundesrepublik an den Gebirgs- gegenden Europas, speziell an den Alpen, nur einen geringen Anteil, und der moderne Tourismus mit seiner großen Mobilität führt zu einer Verwischung der Grenzen gerade im Alpenraum, was wiederum zur Folge hat, daß für den Seilbahnfahrgast und Skiläufer auch die Haftungsregelungen in den Nachbarländern interessant sind. Wird er nämlich bei seinem Sonntagsausflug nach Tirol oder seinem Skiurlaub in der Schweiz das Opfer eines Unfalles, so ist es für ihn sehr wichtig, sich über seine Rechte zu informieren, um die Risiken eines Rechtsstreits abwägen zu können. Nicht zuletzt könnte eine vergleichende Rechtsbetrachtung auch ein kleiner Anstoß dazu sein, vom bloßen Vergleich über eine gegenseitige Beeinflussung zu einer gewissen Angleichung der verschiedenen Rechtsordnungen auf diesem Gebiet zu kommen.

1) Pichler a. a. O. S. 5

A. DIE HAFTUNG BEIM SEILBAHNBETRIEB

Wie bereits in den einleitenden Bemerkungen angekündigt, soll im ersten Abschnitt dieser Arbeit untersucht werden, nach welchen Grundsätzen der Seilbahnunternehmer für Unfälle zu haften hat, die sich beim Betrieb einer Seilbahn ereignen.

Bei den hierfür in Betracht kommenden Anspruchsgrundlagen ist nach rechtssystematischen Grundsätzen von der Reihenfolge Gefährdungshaftung, Vertrag, unerlaubte Handlung und Werk- bzw. Sachhalterhaftung auszugehen.

Die Gefährdungshaftung ist an erster Stelle zu prüfen, da es für sie keine abstrakte Haftungsnorm gibt, sondern nur eine Reihe von spezialgesetzlichen Regelungen, die jeweils nur einen kleinen Bereich betreffen.

1. Kapitel: Die Haftung aus Spezialgesetz

I. Die Rechtslage in der Bundesrepublik

Anhand der heimischen Rechtsordnung müssen zunächst die Grundprobleme der spezialgesetzlichen Haftung aufgezeigt werden, bevor ein Blick über die Grenzen der alpenländischen Nachbarn das Bild abrunden kann.

§ 1 Das Wesen der Gefährdungshaftung

Die hier zu untersuchende spezialgesetzliche Haftung ist Gefährdungshaftung. Diese Haftungsart fällt aus dem Rahmen des die Rechtsordnung beherrschenden Verschuldensprinzips und bringt für den Geschädigten eine Reihe von Vorteilen mit sich. Sie verdient es daher, daß ihr Wesen und ihre Besonderheiten in einer kurzen Betrachtung dargestellt werden.

Versucht man eine Definition des Begriffs der Gefährdungshaftung, so kommt man zu dem Ergebnis, daß es sich bei ihr um die Haftung für eine abstrakte Gefährdung Dritter durch eine von der Rechtsordnung an sich erlaubte Betätigung handelt. ¹⁾

1) Vgl. Larenz II, S. 483

Der Gesetzgeber geht also davon aus, daß es eine Reihe von Betätigungen gibt, die trotz einer gewissen Gefährlichkeit für die Gestaltung eines modernen Lebens erforderlich sind, wie etwa der Eisenbahn-, Straßen- und Luftverkehr. Derjenige aber, der aus solchen Betätigungen Nutzen zieht, soll dann verschärft haften, wenn sich die abstrakt vorhandene Gefahr im Einzelfall konkretisiert. Im Gegensatz zu der sonst üblichen Verschuldenshaftung soll also hier für eine Risikosphäre gehaftet werden. Daraus ergibt sich wiederum, daß eine willensgesteuerte Handlung des Haftenden nicht erforderlich ist, vielmehr genügt zur Begründung der Haftung auch ein mechanisch ablaufender Betriebsvorgang oder ein sonstiger Naturvorgang. Aus der Tatsache, daß für risikobehaftetes Tun einzustehen ist, ergibt sich, daß es keine Rolle spielt, ob das schadenstiftende Ereignis im Einzelfall rechtmäßig oder rechtswidrig war ¹⁾ oder ob den Verantwortlichen ein Verschulden daran traf. Durch diese Haftung ohne Verschulden wird der Geschädigte weit besser gestellt, als etwa durch eine Umkehrung der Beweislast, da der Haftende auch nicht mit dem Beweis fehlenden Verschuldens zugelassen ist. Die Gefährdungshaftung ist aber nicht nur durch das negative Element des fehlenden Verschuldens erforderlich gekennzeichnet, vielmehr ergibt sich aus dem Wesen der Haftung für eine Risikosphäre, daß das schadenstiftende Ereignis dem Gefahrenbereich des Pflichtigen zuzuordnen sein muß. ²⁾ Es genügt jedoch nicht, daß das schadenstiftende Ereignis adäquat kausal durch den risikobehafteten Betrieb verursacht wird, wie es für eine reine Kausalhaftung ausreichen würde. ³⁾ Der Schaden muß vielmehr durch die spezifische Sach- oder Betriebsgefahr verursacht worden sein, um derentwillen vom Gesetz die besondere Risikozurechnung vorgenommen wird. Auf diese spezifische Betriebsgefahr wird bei der weiteren Untersuchung deshalb ein besonderes Augenmerk zu richten sein. Zusammenfassend läßt sich die Gefährdungshaftung als gesteigerte soziale Verantwortlichkeit für einen bestimmten Risikobereich bezeichnen, die in Ermangelung einer Generalklausel nur dort eingreift, wo dies ausdrücklich durch Spezialgesetz bestimmt ist.

§ 2 Die mögliche Haftungsgrundlage

Auf dem Gebiet der Haftung des Seilbahnunternehmers wäre eine Regelung durch Spezialgesetz besonders naheliegend, da es sich bei den Seilbahnen um Verkehrsmittel handelt, und da der Gesetzgeber gerade für das Verkehrswesen eine Reihe von speziellen Haftungsnormen erlassen hat. So wird die Haftung für den Eisenbahnverkehr durch das Reichshaftpflichtgesetz und das Sachshaftpflichtgesetz ge-

1) BGHZ 24, 26

2) Vgl. Esser, Gefährdungshaftung S. 94

3) Vgl. Larenz VersR 1963, 597

regelt, für den Straßenverkehr durch § 7 des Straßenverkehrsgesetzes und für den Luftverkehr durch § 34 Luftverkehrsgesetz.

Eine derartige Spezialregelung, etwa in der Form eines Seilbahnverkehrs- oder Seilbahnhaftpflichtgesetzes, gibt es für das Seilbahnwesen nicht. Zwar hat der bayerische Gesetzgeber ein Eisenbahn- und Bergbahngesetz ¹⁾ erlassen, doch enthält dieses Gesetz keine Haftungsnorm, was auch verfassungsrechtlich gar nicht zulässig wäre, da der Bund die ihm auf dem Gebiet des bürgerlichen Rechts gemäß Art. 74 Nr. 1 GG zustehende konkurrierende Gesetzgebungskompetenz mit Erlass des BGB und seiner Nebengesetze ausgeschöpft hat. Nun ergibt sich aus den Legaldefinitionen in § 1 Abs. 2 StVG bzw. § 1 Abs. 2 LuftVG, daß die Seilbahnen weder Kraft- noch Luftfahrzeuge sind. Die beiden Eisenbahnhaftpflichtgesetze enthalten dagegen keine Legaldefinitionen, die es sofort erlauben würden, die Zugehörigkeit der Seilbahnen zu den Eisenbahnen festzustellen. Von der Art der Beförderung durch ein an eine feste Bahn gebundenes Verkehrsmittel her ist jedenfalls eine gewisse Ähnlichkeit mit der Eisenbahn vorhanden. Um bezüglich des Verhältnisses zwischen Eisenbahn und Seilbahn Klarheit zu gewinnen, müssen beide Transportsysteme genauer definiert werden und insbesondere müssen im Hinblick auf die für die Gefährdungshaftung unabdingbare Betriebsgefahr die spezifischen Betriebsgefahren beider Beförderungsmittel genau untersucht und miteinander verglichen werden. Nur wenn der Grundgedanke von HaftpflG und SHG auf Seilbahnen zutrifft, also bei diesen eine Betriebsgefahr vorliegt, die mit der bei Eisenbahnen übereinstimmt, können diese beiden Gesetze Anwendung finden. ²⁾

§ 3 Der Begriff der Eisenbahn

Eine generelle Definition des Begriffes der Eisenbahn gibt es nicht, vielmehr ist der Begriff für jedes Gesetz eigens auszulegen. Zwar legt das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) von 1951 ³⁾ in § 1 Abs. 1 fest, daß Eisenbahnen im Sinne des AEG Schienenbahnen mit Ausnahme der Straßenbahnen und der nach ihrer Bau- und Betriebsweise ähnlichen Bahnen, der Bergbahnen und der sonstigen Bahnen besonderer Bauart seien. Doch läßt sich diese Definition, die auch in das Grundgesetz ⁴⁾ Eingang gefunden hat, nicht ohne weiteres auf ältere Gesetze übertragen, da diese teilweise von einem anderen Eisenbahnbegriff ausgingen, der alle Schienenbahnen umfaßte. Für den Begriff der Eisenbahn im Sinne des HaftpflG

1) Bay. EBG v. 17. 11. 1966

2) Vgl. BGH NJW 1960, 1345

3) BGBI I. S. 225

4) Art. 74 Nr. 23 GG

und des SHG muß daher auch noch heute von der Definition des Reichsgerichts ¹⁾ ausgegangen werden, die folgenden Inhalt hat:

"Eine Eisenbahn ist eine Unternehmung, gerichtet auf die wiederholte Fortbewegung von Personen oder Sachen über nicht ganz unbedeutende Raumstrecken auf metallener Grundlage, welche durch ihre Konsistenz, Konstruktion und Glätte den Transport großer Gewichtsmassen bzw. die Erzielung einer verhältnismäßig bedeutenden Schnelligkeit der Transportbewegung zu erreichen bestimmt ist und durch diese Eigenart in Verbindung mit den äußeren zur Erzeugung der Transportbewegung benutzten Naturkräften bei dem Betriebe des Unternehmens eine verhältnismäßig gewaltige (je nach den Umständen in der bezweckten Weise nützliche oder auch Menschenleben vernichtende und menschliche Gesundheit verletzende) Wirkung zu erzeugen fähig ist."

Nach der Ansicht des Reichsgerichts können die zum Antrieb benutzten Naturkräfte Dampf, Elektrizität, tierische und menschliche Muskelkraft, sowie die eigene Schwere der Transportgefäße sein. Verbrennungsmotoren werden nicht erwähnt, da sie zum Zeitpunkt, als das zitierte Urteil erlassen wurde, ²⁾ noch nicht für praktische Anwendung geeignet waren. Auf einen kurzen Nenner gebracht, gehört es also zu den wesentlichen Eigenschaften einer Eisenbahn, daß sie auf metallener Grundlage unter Ausnutzung der Naturkräfte erhebliche Gewichte über nicht ganz unbedeutende Entfernungen mit erheblicher Geschwindigkeit befördert.

§ 4 Der Begriff der Seilbahn

Um nun feststellen zu können, ob die Seilbahnen diese Kriterien aufweisen, ist es erforderlich, den Begriff der Seilbahn näher zu definieren. Hierbei ist es unvermeidlich, sich auch mit den technischen Einzelheiten und der Fachterminologie zu befassen. Zugrunde gelegt wird dabei die Terminologie, wie sie in der Bundesrepublik angewandt wird, während auf abweichende Bezeichnungen, die im deutschsprachigen Alpenraum verwendet werden, sowie auf fremdsprachige Bezeichnungen in Fußnoten hingewiesen wird.

Soweit dies später bei konstruktiven Details nicht der Fall ist, wird ein ausländischer Leser an Hand der internationalen Seilbahnterminologie, ³⁾ die die Fachausdrücke für die wichtigsten europäischen Seilbahnländer definiert, leicht fest-

1) RGZ 1, 252

2) Urteil v. 17. 3. 1879

3) Dipl.Ing. Rudolf Bohmann, Industrie- u. Fachverlag, Wien 1965

stellen können, was gemeint ist. Da unter dem Begriff der Seilbahn sehr unterschiedliche technische Systeme gefaßt werden, ist es nicht ganz einfach, eine für alle gültige Definition als kleinsten, gemeinsamen Nenner zu finden, doch läßt sie sich etwa wie folgt fassen:

Unter dem Begriff "Seilbahnen" werden alle jene Verkehrsmittel zusammengefaßt, die sich eines Seiles als Zugorgan für die Fahrzeuge oder als Fahrbahn für dieselben bedienen. ¹⁾ Allen Seilbahnen ist also gemeinsam, daß sie ein Seil als tragende oder antreibende Komponente benutzen. Eine weitere Gemeinsamkeit aller Seilbahnsysteme liegt darin, daß sie meist dazu benutzt werden, Höhenunterschiede zu überwinden. Sie sind also in der Regel in Gebirgsgegenden zu finden, da gerade die Seilbahn wie kaum ein anderes Verkehrsmittel geeignet ist, unwegsames Gelände zu erschließen. Abgesehen von diesen Gemeinsamkeiten, lassen sich jedoch, vor allem auf Grund der verschiedenen Ausgestaltung der Fahrbetriebsmittel, folgende Seilbahnsysteme unterscheiden:

1) Die Standseilbahnen ²⁾

Sie ähneln in ihrem ganzen Erscheinungsbild einer Eisenbahn, denn wie bei einer Eisenbahn laufen ihre Wagen auf Schienen. Es wird allerdings nur jeweils ein Wagen pro Fahrbahn benutzt und der Antrieb erfolgt über ein Zugseil. Damit ist der Schritt von der eigentlichen Eisenbahn, die für den Gebirgsbetrieb als Zahnradbahn gebaut wird, zur Seilbahn getan.

2) Die Seilschwebbahnen ³⁾

Bei Seilbahnen dieses Typs laufen die Wagen auf einem oder mehreren Tragseilen und empfangen ihre Antriebskraft von einem oder mehreren Zugseilen. ⁴⁾

Die Seilschwebbahn ist das Seilbahnsystem, an das der Laie denkt, wenn von Seilbahnen die Rede ist. Sie hat in der Tat wohl die größten Entwicklungsmöglichkeiten, weil sie praktisch jedes Gelände überwinden kann. Auch innerhalb des Oberbegriffes der Seilschwebbahn lassen sich nach bestimmten konstruktiven Merkmalen wieder einige Differenzierungen treffen. Der Normaltyp der Seilschwebbahn ist die sog. Zweiseilbahn, bei der die Fahrbahn und das Zugorgan für die Wagen jeweils von einem eigenen Seil gebildet werden, ⁵⁾ die somit genau der obigen Definition entspricht. Allerdings muß hier nochmals in Umlauf- und Pendelbahnen unterteilt werden. Bei der Umlaufbahn werden die Kabinen an ein Zugseil gekuppelt, das stets in der gleichen Richtung umläuft, so daß man

1) Vgl. Czitary, Seilschwebbahnen, S. 1

2) Dieser Ausdruck ist im ganzen deutschsprachigen Alpenraum üblich, die entspr. frz. Bez. ist *funiculaire*, die it. *funicolare*

3) In der Schweiz u. teilweise auch in Österreich Luftseilbahn genannt, frz. *téléferique*, it. *funivia*

4) Vgl. Czitary a. a. O. S. 1

5) Czitary a. a. O. S. 2

hier eine Berg- und eine Talfahrbahn unterscheiden kann. Bei der Pendelbahn laufen die Wagen, es können nur zwei sein, auf getrennten Tragseilsträngen und werden von einer durchgehenden Zugseilschleife angetrieben. ¹⁾ Hier wird jede Fahrbahn abwechselnd Berg- und Talfahrbahn. Zu diesem Typ gehören alle modernen Großkabinenbahnen.

Im Gegensatz zur Zweiseilbahn bilden bei der Einseilbahn ²⁾ Trag- und Zugseil ein einziges Organ, das sog. Förder- oder Hauptseil, an dem die Fahrzeuge, Kleinkabinen, Sessel oder Stehkörbe durch Seilklemmen starr befestigt oder an- und abgekuppelt werden. Dieser Seilbahntyp wird teilweise auch als Kleinseil-schwebebahn bezeichnet. ³⁾ Erst in jüngster Zeit wurde in Frankreich ein neuer Typ der Seilschwebebahn entwickelt, bei dem auf einem Tragseil Wagen mit eigenem Antrieb und einem Laufwerk, das diese Antriebskraft auf das Seil übertragen kann, eingesetzt werden. Größere Erfahrungen mit diesem Typ liegen bisher noch nicht vor.

3) Die Schräglifte oder Schrägaufzüge

Hier wird eine meist offene, auf einer Schiene laufende Transportplattform durch ein Zugseil schräg nach oben bewegt, wobei die Fahrbahn als eine schiefe Ebene ausgestaltet ist. Dieser den Standseilbahnen verwandte Seilbahntyp wird hauptsächlich auf Baustellen im Gebirge zum Lastentransport, gelegentlich aber auch zum Personentransport verwendet.

4) Die Skilifte ⁴⁾

Skilifte sind Vorrichtungen, durch welche die auf ihren Skiern stehenden Skiläufer normalerweise mit Hilfe eines umlaufenden Seils, bei kleineren Anlagen auch im Pendelbetrieb, bergwärts gezogen werden. ⁵⁾ Der technische Begriff umfaßt also nur die Skischleplifte, während in der Literatur oft auch die Sessellifte als Skilifte bezeichnet werden. Technisch können die Skilifte sehr unterschiedlich ausgestattet sein, wobei die Bandbreite vom einfachen umlaufenden Seil bis zum Doppelbügellift reicht. Mitunter werden auch Lifte im Sommer als Sessellift und im Winter wegen der größeren Kapazität als Schleplift betrieben.

1) Czitary a. a. O. S. 2

2) Die Seilbahnen Österreichs S. 1

3) Vgl. Wussow a. a. O. Kap. 22, Rdn. 3

4) frz. : télési, remonte-pente; it. : sciovia; nach der BOSeil keine Seilbahnen, sondern eigenständige Kategorie v. Bergverkehrsmitteln

5) Vgl. Art. 24 d. Reglement über Bau u. Betrieb der nicht eidgenössisch konzessionierten Luftseilbahnen u. Skilifte

5) Die Schlittenlifte oder Schlittenseilbahnen

Hier werden die Fahrgäste in einem Schlitten auf einer vorpräparierten Schneefahrbahn bergwärts gezogen. Die Antriebskraft wird dabei durch ein Zugseil übertragen.

6) Die Wasserskiseilbahnen

Sie sind das jüngste Kind der Seilbahntechnik und entsprechen in ihrer Konstruktion im wesentlichen einem Skischleplift. Die Fahrgäste werden von einem Startsteg aus über einen geschlossenen Kurs gezogen, wobei sie aufrecht auf ihren Skiern stehend, über die Wasseroberfläche gleiten. Dies erfordert natürlich eine relativ hohe Geschwindigkeit. Eine Besonderheit der Wasserskiseilbahn liegt darin, daß sie der einzige Seilbahntyp ist, bei dem die Beförderung Selbstzweck ist, da hier gerade in der Beförderung die Sportausübung liegt.

7) Die Gehlifte

Nur der Kuriosität halber seien schließlich noch die Gehlifte erwähnt, bei denen der auf einer planierten Trasse marschierende "Fahrgast" mittels eines Seiles bergwärts gezogen wird. ¹⁾ Es liegt also ein sommerliches Pendant zum Skischleplift vor. Da aber hier ein Gleiten auf dem Untergrund unmöglich ist, bleibt die Benutzung einer solchen "Seilbahn" tüchtigen Gehern vorbehalten. Es ist daher leicht verständlich, daß der Gehlift keine Verbreitung gefunden hat.

§ 5 Die Einordnung der Seilbahnen

Im vorangegangenen Abschnitt wurde versucht, den Begriff der Seilbahn technisch näher aufzuschlüsseln und damit gleichzeitig das Objekt der vorliegenden Untersuchung dem Leser näher zu bringen. Dabei muß aber immer das Hauptaugenmerk auf das Thema dieses ersten Kapitels gerichtet bleiben, nämlich auf die Frage, ob die Haftungsbestimmungen des Haftpflichtgesetzes auch auf Seilbahnen anwendbar sind. Im Sinne einer zunächst noch unbewiesenen Arbeitshypothese kann diese Frage dahin beantwortet werden, daß Rechtsprechung ²⁾ und Literatur ³⁾ dies für die Standseilbahnen und Seilschwebbahnen annehmen.

Die Begründung, ⁴⁾ die hierfür gegeben wird, ist stets der oben zitierten reichsgerichtlichen Eisenbahnentscheidung entnommen und beschränkt sich darauf,

1) Vgl. Stiffler a. a. O. S. 3

2) Vgl. BGH NJW 1960, 1345, OLG München VersR 1959/838

3) Vgl. Larenz II, S. 489, Geigel a. a. O. S. 603, Goltermann MDR 1957, 20

4) Vgl. Geigel a. a. O. S. 603, Goltermann MDR 1957, 20, Scholten NJW 1960, 560

daß auch bei Seilbahnen eine Beförderung auf metallischer Grundlage vorliege, wobei es keinen Unterschied mache, ob sich das Fahrzeug über oder unter dieser Grundlage befinde. Ferner wird auf die große Geschwindigkeit und den damit verbundenen langen Bremsweg, sowie die große Aufprallwucht verwiesen. Nicht untersucht wurde bisher, ob diese Behauptungen durch die tatsächlichen, konstruktiven Gegebenheiten bei den Seilbahnen gerechtfertigt werden.

Als Belegstelle aus der höchstrichterlichen Rechtsprechung wird weiterhin eine Reichsgerichtsentscheidung zitiert, die sich mit einem Unfall an der Wuppertaler Schwebebahn befaßte. ¹⁾ Bei dieser Schwebebahn handelt es sich um eine Hochbahn als innerstädtisches Verkehrsmittel, bei der Wagen von der Größe eines Straßenbahnwagens unter einer stählernen Tragschiene hängen, die aufgeständert ist. Für diese Bahn, bei der mehrere Wagen zu Zügen zusammengestellt werden, hat das Reichsgericht die Beförderung erheblicher Gewichte auf metallener Grundlage über nicht unbedeutende Entfernungen mit beträchtlicher Geschwindigkeit bejaht und außerdem ausgeführt, es sei gleichgültig, ob sich die metallene Grundlage über oder unter dem Fahrzeug befinde.

Nachdem die Standseilbahn ohnehin auf Schienen fährt, kann dieses Urteil nur für die Seilbahnen von Bedeutung sein. Vergleicht man aber diese Schienenschwebebahn mit einer Seilbahnen, so muß man feststellen, daß dieses Urteil nicht ohne weiteres übertragen werden kann, selbst wenn man Stahlschiene und Drahtseil als metallische Grundlage gleichsetzt. Das Reichsgericht stellt nämlich in seinem Urteil nicht nur auf die Beförderung auf metallener Grundlage ab, sondern legt besonderen Nachdruck darauf, daß erhebliche Gewichte mit größerer Geschwindigkeit befördert werden. Als charakteristisch für den Eisenbahnbetrieb sah es nämlich die Fortbewegung auf Schienen ohne Ausweichmöglichkeit, die durch die hohe Geschwindigkeit verursachten Folgen, wie den langen Bremsweg und die große Aufprallwucht, und schließlich den bei einem Massenverkehrsmittel auftretenden großen Menschenandrang an. ²⁾ Diese Rechtsprechung ist bis heute maßgebend, so daß auch bei einer dem Fortschritt der modernen Verkehrstechnik angepaßten, weiten Auslegung des Eisenbahnbegriffes, diese Kriterien für eine Eisenbahn verlangt werden müssen, da nur dann eine spezifische Eisenbahnbetriebsgefahr besteht, die allein die schärfere Haftung des Haftpflicht rechtfertigt. ³⁾ Unter diesem Aspekt müssen nun die einzelnen Seilbahnsysteme an den obigen Eisenbahnkriterien gemessen werden.

1) RGZ 86, 94

2) Vgl. RGZ 86, 94, Wussow a. a. O. Rdn. 17

3) Vgl. BGH VersR 1956, 777, BGH NJW 1960, 1345

Am deutlichsten ist die Ähnlichkeit mit einer Eisenbahn bei den Standseilbahnen, die echte Schienenfahrzeuge sind, wenngleich ihr Antrieb über ein Seil erfolgt. Zu bedenken ist jedoch, daß die Betriebsgeschwindigkeit im Verhältnis zu der eines Eisenbahnzuges gering ist, und daß auch das Gewicht des Fahrzeuges um ein Vielfaches kleiner ist. Eine hohe Geschwindigkeit oder eine große Wucht kann hier im Gegensatz zur Eisenbahn nicht beim normalen Betrieb auftreten, sondern nur bei einem Versagen der technischen Maschinerie, wie etwa bei einem Seilriß mit zusätzlichem Bremsversagen oder evtl. auch bei einem Bremsversagen allein. Das Betriebsrisiko liegt hier also weniger in den Kriterien Geschwindigkeit, große Wucht und langsamer Bremsweg, sondern vielmehr in dem Gelände, in dem die Bahn betrieben wird. Während nämlich eine Bahn gleicher Konstruktion im Flachland fast gefahrlos wäre, besteht im Gebirge bei einem Versagen wichtiger Einrichtungen die Gefahr des ungebremsten Zutralrens. Von den Kriterien des Reichsgerichts liegt also nur Beförderung auf metallener Grundlage unter Ausnützung der Naturkräfte vor, wobei letztere Eigenschaft für eine Abgrenzung bedeutungslos ist, da eine Beförderung ohne Ausnützung der Naturkräfte, wie sie das Reichsgericht definiert, unmöglich ist. Die Beförderung auf metallener Grundlage kann aber als Betriebsgefahr im Sinne des HaftpflG nicht ausreichen, da sie allein nicht besonders gefährlich ist. Dies ist ohne weiteres einzusehen, wenn man sich etwa eine auf Schienen laufende Ausstellungsbahn vorstellt, die sich im Schrittempo fortbewegt. Konsequentermaßen muß man daher entgegen der Meinung von Literatur und Rechtsprechung den Standseilbahnen die Eisenbahnqualität absprechen.

Bei den Seilschwebbahnen ist schon die äußerliche Ähnlichkeit mit einer Eisenbahn nicht mehr gegeben, da hier keine Schienen mehr vorhanden sind, sondern ein Seil die tragende Komponente bildet. Dennoch ist ein Drahtseil, wie es beim Seilbahnbau Verwendung findet, eine metallene Grundlage. Wie das Reichsgericht im Falle der Wuppertaler Schwebbahn ¹⁾ entschieden hat, soll es keine Rolle spielen, ob sich das Fahrzeug auf oder unter der metallenen Grundlage fortbewegt. Dem ist zuzustimmen, wenn dadurch die gleiche Betriebsgefahr verursacht wird. Nun sind die Verhältnisse bei der Seilschwebbahn schon deshalb anders als bei der Eisenbahn, weil ein Tragseil nicht die hohen Geschwindigkeiten zuläßt, die eine Fortbewegung auf der Schiene gefährlich machen. ²⁾ Auch hat eine Seilbahnkabine aus Leichtmetall, selbst wenn sie voll beladen ist, im Vergleich zu einem Eisenbahnzug und wohl auch zu einem Zug der genannten Wuppertaler Schwebbahn, ein minimales Gewicht. Schließlich verursacht auch die Bindung an eine feste Fahrbahn ohne Ausweichmöglich-

1) RGZ 86, 95

2) Vgl. § 7 AB BOSeil: Höchstgeschwindigkeit bei Zweiseilbahnen mit Schaffnerbegleitung 10 m/sec, also 36 km/h

keit kaum besondere Unfallgefahren, da innerhalb einer Seilbahntrasse in der Regel keine Hindernisse auftreten. Denkbare Hindernisse sind überhaupt nur die Stützen oder Bäume und Felsen am Rande der Trasse, gegen die der Wagen bei starkem Seitenwind geworfen werden könnte, sowie die Stationen, wenn die Kabinen ungebremsst einfahren. Hier kann ein Zusammenstoß zwar ebenfalls gefährliche Folgen haben, doch ist die Betriebsgefahr eben nicht die typische Eisenbahnbetriebsgefahr. Betrachtet man nämlich die oben aufgeführten Kollisionsgefahren, so liegt das besondere Risiko wieder nicht in den normalen Betriebsvorgängen, sondern in der Art der Konstruktion, die den Naturgewalten, wie dem Wind, besonders ausgesetzt ist, und die durch den großen Abstand zum Erdboden risikoträchtig ist. Aus diesen kann bei Bruch oder Entgleisung des Trag- oder Zugseils eine ungehemmte, rasende Talfahrt oder ein Absturz der Kabine resultieren. Man kommt also zu dem Ergebnis, daß bei der Seilschwebebahn eine spezifische Betriebsgefahr auftritt, die mit der Eisenbahnbetriebsgefahr nicht identisch ist. Noch größer ist der Unterschied zur Eisenbahn bei den Einseilbahnen, also den Seilschwebbahnen, bei denen Trag- und Zugseil zu einem Seil vereinigt sind. Die Einseilbahn wird hauptsächlich als Sessellift gebaut, d. h. an dem Förderseil werden mittels Klemmen Einzel- oder Doppelsessel befestigt. Überträgt man diese Konstruktion bildlich auf eine Eisenbahn, so hat man sich einen Zug vorzustellen, der auf sich fortbewegenden Schienen befestigt ist, was schon eine sehr extensive Auslegung des Eisenbahnbegriffs darstellen würde. Aus diesem Grund hat das OLG München, ¹⁾ das schon bei der Eisenbahnqualität der Seilschwebebahn Zweifel geäußert hat, beim Sessellift bereits die Beförderung auf metallener Grundlage verneint. Unter metallener Grundlage kann nämlich richtigerweise nur eine Grundlage verstanden werden, die selbst unbeweglich ist und auf der die Bewegung abläuft. Dieser Ansicht neigt auch der BGH ²⁾ zu, der einen ähnlichen Gedanken äußerte, das Problem aber leider dahingestellt sein ließ, weil er sich mit einem Schleppliftunfall zu befassen hatte. Außerdem ist die Geschwindigkeit beim Sessellift noch viel geringer als bei der Kabinenbahn, sie ist in der BRD auf 2,2 m/sec, ³⁾ also etwa 8 km/h begrenzt, was gleichzeitig einen sehr geringen Bremsweg zur Folge hat. Auch ist das Gewicht der Sessel gering, so daß keine große Aufprallwucht an einem Hindernis auftreten kann, zumal der Sessel nachgeben kann, da er beweglich aufgehängt ist. Als Hindernisse kommen nur die bereits bei der Seilschwebebahn aufgeführten in Frage, bei denen aber Gefahr nur durch die Naturgewalten bestehen, während die Trasse selbst ja von Hindernissen frei ist und sich die Sessel auf einem Parallelweg begegnen, so

1) OLG München, VersR 1959, 839

2) BGH NJW 1960, 1345

3) Vgl. § 7 AB BOSeil

daß eine Kollision nur bei dem Versagen einer Seilklemme möglich ist. ¹⁾ Man muß also auch für die Sessellifte, hier sogar in Einklang mit einem Teil der Rechtsprechung und Literatur ²⁾ zu dem Ergebnis kommen, daß Sessellifte keine Eisenbahnen sind. Die hier auch noch ins Feld geführte Argumentation, ³⁾ die Gefährdungshaftung des HaftpflG sei auch deshalb nicht anwendbar, weil zum Transport mit einem Sessellift in erheblichem Umfang die Mitwirkung des Fahrgastes nötig sei, so daß das Risiko nicht allein dem Unternehmer aufgebürdet werden könne, braucht hier zunächst nicht geprüft zu werden, ist aber später von Bedeutung, wenn untersucht wird, ob für Sessellifte eine Gefährdungshaftung eingeführt werden sollte. Selbst die Gegner ⁴⁾ der hier vorgetragenen Ansicht, die das HaftpflG auf Sessellifte anwenden wollen, weil die Sessel an eine bestimmte Laufbahn gebunden seien und die Sicherheit vielleicht noch geringer als bei Schienenbahnen sei, wollen die Gefährdungshaftung auf die reine Unternehmersphäre wie Instandhaltung der Bahn und Beaufsichtigung des Personals beschränken.

Bei den noch verbleibenden Seilbahnsystemen, den Skischleppliften, Schlittenliften und Wasserskiseilbahnen fehlt nunmehr ganz eindeutig das Kriterium der Beförderung auf metallener Grundlage. Der "Fahrgast" behält hier unmittelbare Fühlung mit dem Boden, sei es, daß er auf seinen eigenen Beinen steht oder in einem auf der Trasse gleitenden Schlitten sitzt. Er macht sich lediglich die Zugkraft einer mechanischen Anlage zunutze. Beim Skischlepplift fehlt es auch an einem Fahrzeug, da der Schleppbügel nicht als Fahrzeug bezeichnet werden kann, selbst wenn man diesen Begriff sehr weit auslegt. ⁵⁾ Ebenso handelt es sich nicht um eine Beförderung, sondern nur um die Zurverfügungstellung einer Antriebskraft. Schließlich fehlen auch die übrigen Kriterien wie große Geschwindigkeit, fehlende Ausweichmöglichkeit und große Wucht, da der Skiläufer mit mäßiger Geschwindigkeit geschleppt und im Falle einer Gefahr in der Regel den Lift ohne weiteres verlassen kann. Die Kollisionsgefahr, die nur mit gestürzten oder unbefugt in die Lifttrasse eingefahrenen Skiläufern besteht, wenn der Skiläufer die vorgezeichnete Spur nicht verläßt, ist auch wesentlich geringer als die Kollisionsgefahr auf der Abfahrtspiste selbst. Schließlich ist hier die körperliche Beteiligung und das skiläuferische Können des Benutzers von ausschlaggebender Bedeutung. Mit dem BGH ⁵⁾ ist also der Eisenbahncharakter des Skischlepplifts zu verneinen, wobei auch eine analoge Anwendung der Gefährdungshaftungstatbestände abzulehnen ist. ⁶⁾

1) Vgl. auch Scholten NJW 1960, 560

2) Vgl. Schmalz VersW 1954, 528, Scholten NJW 1960, 1345, Kettnacker VersR 1964, 365

3) Scholten NJW 1960, 560

4) Vgl. Goltermann MDR 1957, 20

5) Vgl. BGH NJW 1960, 1345

6) Vgl. OLG München VersR 1959, 838, OLG Celle 9 U 125/71 unveröff., S. 18

Zieht man ein Fazit dieses Abschnitts, so muß man entgegen der herrschenden Meinung feststellen, daß die Seilbahnen keine Eisenbahnen sind.

§ 6 Die Ausgestaltung der Haftung

Die vorhergehenden Überlegungen im Rahmen dieser Untersuchung haben zwar zu dem Ergebnis geführt, daß die Haftung aus dem HaftpflG und SHG auf Seilbahnen nicht anwendbar ist, doch wurde gleichzeitig deutlich, daß diese Meinung, jedenfalls in Bezug auf Standseil- und Seilschwebbahnen von der Literatur und Rechtsprechung nicht geteilt wird. Für eine umfassende Darstellung der Seilbahnhaftung ist es daher erforderlich, zu untersuchen, wie die Haftung nach den von der herrschenden Meinung angewendeten Vorschriften näher ausgestaltet ist.

Beide Gesetze lassen den Betriebsunternehmer haften, ohne diesen Begriff aber näher zu definieren, dessen Ausfüllung damit der Rechtsprechung überlassen bleibt. Das Reichsgericht ¹⁾ hat zwei Kriterien zur Bestimmung des Betriebsunternehmers entwickelt, indem es darauf abstellt, wer die Bahn auf eigene Rechnung betreibt und wem die Verfügung über den Bahnbetrieb zusteht. Das Hauptgewicht liegt dabei weniger auf der Möglichkeit, aus dem Bahnbetrieb wirtschaftlichen Vorteil zu ziehen, als auf der selbständigen Verfügungsgewalt über den technischen Betrieb, weil diese es dem Berechtigten ermöglicht und ihn verpflichtet, die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen zu treffen. ²⁾ Der Betriebsunternehmer braucht aber nicht Eigentümer der Bahn zu sein, denn Gefahrenquelle ist nicht die Anlage als solche, sondern der mit ihrer Hilfe durchgeführte Betrieb. ³⁾ Es genügt vielmehr, wenn er die Verfügungsberechtigung etwa durch Pacht oder Mitbenutzung einer Anlage erlangt hat. Das Reichsgericht hat dies z. B. bei einem Bauunternehmer bejaht, der während des Eisenbahnbaues auf dem bereits betriebsbereiten Gleiskörper Bauzüge verkehren ließ. ⁴⁾ Ein weiterer denkbarer Fall wäre ein Konkursverwalter, der eine zur Masse gehörige Seilbahn weiter betreibt. Besitz der Verfügungsgewalt bedeutet aber nicht, daß der Betriebsunternehmer die Aufsicht über den Betrieb nicht einem anderen überlassen kann ⁵⁾ vielmehr ist es sogar Vorschrift, daß ein von der Aufsichtsbehörde bestätigter Betriebsleiter damit beauftragt wird. ⁶⁾ Dieser hat den technischen Betrieb zu leiten und auch für die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen zu sorgen, doch tut er dies im

1) RGZ 75, 7

2) RGZ 96, 209, Wussow a. a. O. Kap. 22 Rdn. 8

3) RGZ 1, 279; vgl. auch für das schweiz. Recht BGE 82 II 69

4) RGZ 75, 7

5) RGZ 66, 376

6) § 18 BOSeil

Rahmen seines Anstellungsverhältnisses. Es fehlt ihm also das Merkmal der selbständigen Verfügungsberechtigung, das den Betriebsunternehmer kennzeichnet, ¹⁾

Interessant ist auch, ob die Rechtsform für die Betriebsunternehmereigenschaft eine Rolle spielt, wenn die Bahn von einer Gesellschaft betrieben wird. Bei den für Seilbahngesellschaften üblichen Rechtsformen der Aktiengesellschaft oder GmbH ist Betriebsunternehmer die juristische Person, nicht die Aktionäre oder Gesellschafter. Bei Gesellschaften des Bürgerlichen Rechts sind alle Gesellschafter Betriebsunternehmer, da die Bahn für ihre Rechnung betrieben wird und weil ihnen entweder direkt oder über die Geschäftsführer auch die Verfügungsgewalt zusteht. Wegen der einer juristischen Person angenäherten Rechtsnatur der offenen Handelsgesellschaft kann sie als Betriebsunternehmerin angesehen werden. Da aber für alle Verpflichtungen der Gesellschaft auch die Gesellschafter einzustehen haben, so muß man auch annehmen, daß sie neben der Gesellschaft ebenfalls Betriebsunternehmer sind. Betreiben schließlich mehrere Unternehmer ihre Bahnen aufgrund Vertrages im Gemeinschaftsbetrieb unter gemeinsamer Leitung, so treffen die obengenannten Kriterien auf alle zu, so daß sie alle Betriebsunternehmer sind. Mehrere Personen, die alle die Kriterien des Betriebsunternehmers erfüllen, haften als Gesamtschuldner. ²⁾

Nach dem Wortlaut des Gesetzes ³⁾ erstreckt sich die Verantwortlichkeit auf Unfälle, die sich bei dem Betriebe der Bahn ereignen. Der Gesetzgeber hat also auf die Formulierung "durch den Betrieb" und damit auf das Erfordernis eines adäquaten Kausalzusammenhanges verzichtet. Die schärfere Gefährdungshaftung hat dadurch eine Ausdehnung erfahren. Beim Betrieb geschehen solche Unfälle, die sich bei der eigentlichen Beförderungstätigkeit ereignen, wenn also ein unmittelbarer örtlicher und zeitlicher Zusammenhang mit einem bestimmten Betriebsvorgang besteht. ⁴⁾ Besteht dieser enge Zusammenhang, so ist es nicht erforderlich, daß der Unfall durch die spezifischen Gefahren des Bahnbetriebes verursacht wird. Fehlt dagegen der enge Zusammenhang mit einem Beförderungsvorgang, dann liegt ein Betriebsunfall nur dann vor, wenn ein innerer Zusammenhang mit einer dem Bahnbetrieb eigentümlichen Gefahr festzustellen ist. ⁵⁾ Außer Unfällen bei der eigentlichen Beförderung sind also auch Unfälle umfaßt, die sich beim Ein- und Aussteigen, ⁶⁾ bei Revisionsfahrten und bei der Prüfung von Betriebseinrichtungen ereignen, da hier jeweils der besondere Zusammen-

1) Vgl. hierzu f. d. österr. Recht Veit, a. a. O. Anm. 1 d zu § 5

2) Wussow a. a. O. Kap. 22 Rdn. 10

3) § 1 HaftpflG, § 1 SHG

4) RGZ 126, 139

5) BGH, VersR 1956, 809

6) BGH NJW 1951, 149

hang mit einer spezifischen Gefahr des Eisenbahnbetriebes gegeben ist. Dieser Zusammenhang fehlt dagegen, wenn der Unfall durch eine Bahnanlage ohne Beziehung zum Betrieb verursacht wurde, wenn also z. B. ein Skiläufer durch die Gleise einer Standseilbahn zu Sturz kommt oder gegen eine im Gelände stehende Seilbahnstütze prallt oder beim Verlassen des Stationsgebäudes auf dem vereisten Boden ausgleitet. Der Begriff des Eisenbahnbetriebes erfaßt schließlich auch etwaige durch die Betriebskraft hervorgerufene Wirkungen, so z. B. wenn es zu einem Unfall durch den elektrischen Strom käme, mit dem Seilbahnen in der Regel betrieben werden. ¹⁾ In der Praxis wird dies allerdings sehr selten vorkommen, da Seilbahnen nicht über Oberleitungen oder elektrische Fahrschienen verfügen.

Gegenstand der Haftung sind beim HaftpflG Personenschäden, die Fahrgäste oder Dritte erleiden, Ersetzt wird aber nur der materielle Schaden, der durch die Tötung oder Verletzung entsteht, ein Schmerzensgeld wird dagegen nicht gewährt. Die Haftung für Sachschäden wird durch das SHG geregelt. Diese seltsame Zweiteilung hat ihren Grund darin, daß nach dem früheren Wortlaut des Art. 105 EGBGB die Regelung der Haftung für Sachschäden Ländersache war. Erst nach der Beseitigung der Länderkompetenzen wurde hierfür im Jahre 1940 ein einheitliches Reichsgesetz, das SHG geschaffen, wobei allerdings nicht recht ersichtlich ist, warum nicht einfach das HaftpflG entsprechend geändert wurde. Das SHG umfaßt aber nur das Handgepäck der Fahrgäste und die Gegenstände, die sie am Körper tragen, ²⁾ nicht aber Sachen, die sonst zur Beförderung übernommen werden. ³⁾ Diese Einschränkung spielt allerdings für Seilbahnen keine Rolle, da sie in der Regel keine Frachtbeförderung betreiben. Die Haftung für Sachschäden ist auf DM 25, 000 begrenzt. ⁴⁾

II. Die Rechtslage in den benachbarten Alpenländern

§ 1 Die Regelung in Österreich

Das österreichische Recht verwendet das Rechtsinstitut der Gefährdungshaftung mit dem gleichen Inhalt wie das deutsche Recht, so daß sich hierzu weitere Ausführungen erübrigen. Die hier interessierende Materie hat der österreichische

1) Vgl. Wussow a. a. O. Kap. 22 Rdn. 16

2) Vgl. § 21 EVO

3) § 10 I SHG

4) § 4 SHG

Gesetzgeber in dem Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG) von 1959 neu geregelt, nachdem zunächst auch in Österreich das HaftpflG von 1871 gegolten hatte, das durch die Verordnung zur Einführung des RHG in den Reichsgauen der Ostmark vom 3. 5. 1940 (EVzRHG) eingeführt worden war. Das EKHG regelt die Haftung für Eisenbahnen und Kraftfahrzeuge sowohl für Personen- als auch für Sachschäden. Auch hier stellt sich also wieder die Frage, ob die Seilbahnen zu den Eisenbahnen zu rechnen sind. Jedoch ist in Österreich, wo hinsichtlich der speziellen Eisenbahnbetriebsgefahr ebenfalls die vom Reichsgericht entwickelten Kriterien angewandt werden, die Rechtslage *de lege lata* eindeutig geregelt. Der Begriff der Eisenbahn im EKHG ist nämlich gemäß § 2 Abs. 1 EKHG dem österreichischen Eisenbahngesetz von 1957 ¹⁾ zu entnehmen, dessen § 1 Ziff. 3 die Haupt- und Kleinseilbahnen ausdrücklich zu den Eisenbahnen zählt. § 6 EisenbahnG definiert näher, daß unter Hauptseilbahnen, die für den öffentlichen Verkehr bestimmten Standseilbahnen sowie die Seilschwebbahnen gerechnet werden, deren Fahrbetriebsmittel mindestens zwei Personen befördern können, während die übrigen Seilbahnen, also Einsessel- und Schräglifte, Kleinseilbahnen sind. Damit zählen also in Österreich die Sessellifte unstreitig zu den Eisenbahnen, ²⁾ während die Schleplifte auch hier nicht unter die Gefährdungshaftung fallen. ³⁾ Wegen dieser unterschiedlichen rechtlichen Behandlung von Sessel- und Schlepliften stellen jene Skilifte, die zeitweise als Sessel- und zeitweise als Schleplifte betrieben werden, ein gewisses Problem dar. Während des Betriebes als Sessellift werden sie kraft Verordnung ⁴⁾ als Sessellift angesehen, sie fallen also unter das EKHG. ⁵⁾ Für die Zeit des Betriebes als Schleplift wird die Ansicht vertreten, daß auf Grund der extensiven Auslegung des Eisenbahnbegriffs im österreichischen Recht auch hier das EKHG Anwendung finden müsse. ⁶⁾ Diese Auffassung verträgt sich aber nicht mit dem Eisenbahngesetz, das die Schleplifte ausdrücklich nicht zu den Eisenbahnen zählt. Man muß daher richtigerweise die Einordnung entsprechend der jeweiligen Betriebsart vornehmen. ⁷⁾ Auch bei der Gefährdungshaftung nach österreichischem Recht muß das haftungsbegründende Ereignis beim Betriebe der Eisenbahn eintreten, ⁸⁾ es muß also ein innerer oder äußerer Zusammenhang mit Gefahren

1) BGBl (ö) 1957 Nr. 60

2) Vgl. OGH Jur. Bl. 1953, 487, 6 I, II EisenbahnG (ö)

3) Vgl. OGH Nr. 69, § 6 III EisenbahnG (ö)

4) § 1 VO des Bundesminist. f. Verkehr u. Verstaatlichte Betriebe v. 18. 1. 1954

5) Edlbacher, ÖJZ 1959, 311

6) Vgl. Schmalzl, VersW 1954, 528

7) Pichler a. a. O. S. 105

8) Vgl. § 1 EKHG

bestehen, die dem Eisenbahnbetrieb eigentümlich und mit anderen Betriebsmitteln nicht verbunden sind. ¹⁾ Nachdem dabei auf dieselben Gefahrenkriterien wie im deutschen Recht abgestellt wird, sind gegen die Zuordnung der Seilbahnen zu den Eisenbahnen die gleichen Bedenken zu erheben, wie sie bereits für das deutsche Recht geltend gemacht wurden. Die Aussichten, eine Änderung zu bewirken, sind hier allerdings wegen der gesetzlichen Fixierung noch geringer. Die Haftung umfaßt Personen- und Sachschäden, wobei für beförderte Sachen nach dem EKHG nur gehaftet wird, wenn sie vom Fahrgast als Handgepäck mitgeführt werden. ²⁾ In die Haftung für Personenschäden wurde auch ein Schmerzensgeldanspruch aufgenommen, ³⁾ und sie ist auf einen Höchstbetrag von 600.000 ö.S. für jeden Verletzten begrenzt. ⁴⁾ Die Haftungshöchstgrenze für Sachschäden liegt bei 180.000 ö.S. für den Sachschaden insgesamt. Haftpflichtig ist wie im deutschen Recht der Betriebsunternehmer, ⁵⁾ für den auch im übrigen das bei der Besprechung des deutschen Rechts Gesagte gilt.

§ 2 Die spezialgesetzliche Haftung in der Schweiz

Im Anschluß an den Erlaß des RHG im Deutschen Reich im Jahre 1871 wurde auch in der Schweiz ein Eisenbahnhaftpflichtgesetz ⁶⁾ erlassen, das in der 1905 novellierten Form noch heute gültig ist. Nach Art. 1 EHG haftet der Inhaber der Eisenbahnunternehmung, wenn beim Bau oder Betrieb der Eisenbahn oder bei sonstigen Hilfsarbeiten, bei denen die besonderen Gefahren des Eisenbahnbetriebes auftreten, ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird. Diese strenge Haftung, die in der schweizerischen Rechtsdogmatik als Kausalhaftung bezeichnet wird, findet also ihre Rechtfertigung ebenfalls in der besonderen Gefährlichkeit des Eisenbahnbetriebes. ⁷⁾

Diese besondere Gefahr wird in der eidgenössischen Rechtsprechung ⁸⁾ als "Gefahr zufolge der Natur des Bahnbetriebes (rasche Fortbewegung schwerer Massen auf Schienen und mit besonderer Eile) und Gefahr zufolge der Betriebsmittel (insbesondere der zum Betriebe verwendeten Kraft)" bezeichnet. Das schweizerische Bundesgericht stellt damit auf die gleichen Kriterien ab wie das Reichsge-

1) Veit, EKHG, Anm. zu § 1, OGH ZVR 1960 Nr. 207

2) § 4 EKHG

3) § 132 A. 4 EKHG

4) § 13, I Ziff. 2 EKHG

5) § 5 EKHG

6) EHG (ch)

7) Vgl. Stiffler a. a. O. S. 41

8) BGE 37 II 228

richt. Unter Bahnbetrieb versteht das Bundesgericht den technischen Betrieb, d. h. die Gesamtheit aller Vorgänge und Tätigkeiten in der technischen Anlage einer Eisenbahnunternehmung.¹⁾

Auch die Bestimmungen des EHG sind ihrem Wortlaut nach nicht auf Seilbahnen, sondern nur auf Eisenbahnen und Dampfschiffe anwendbar. Als Eisenbahnen im rechtlichen und technischen Sinn werden in der Schweiz nur die Standseilbahnen²⁾ nicht aber die Luftseilbahnen³⁾ und Skilifte angesehen, da sie nicht auf Schienen laufen, wie es Art. 1 Abs. 1 EBG für Eisenbahnen fordert. Wie aber schon die Anwendbarkeit des EHG auf Dampfschiffe zeigt, war ein Haftpflichtgesetz gewollt, das sich nicht nur auf Eisenbahnen beziehen sollte. Diesem Gedanken wurde später dadurch Rechnung getragen, daß das EHG kraft Gesetzes⁴⁾ für alle Unternehmen gilt, die Personenbeförderung vornehmen und deshalb dem eidgenössischen Postregal⁵⁾ unterliegen. Dieses Postregal gibt der eidgenössischen Post das Monopol auf die Personenbeförderung, was zur Folge hat, daß Privatunternehmer, die Personen befördern wollen, einer staatlichen Konzession bedürfen. Alle Konzessionsinhaber fallen aber unter den Anwendungsbereich des EHG. Einer Beförderungskonzession bedürfen Stand- und Luftseilbahnen sowie Aufzüge, nicht dagegen Schlepplifte.⁶⁾ Die Ausklammerung der Schlepplifte erfolgt mit der Begründung, daß hier keine Beförderung im Sinne des Gesetzes vorliege, sondern nur die Zurverfügungstellung einer Kraft zum Wiederaufstieg.⁷⁾ Dagegen bedürfen Schlepplifte, die im Sommer als Sesselbahnen betrieben werden, nach den Vorschriften des Eidgenössischen Amtes für Verkehr betreffend den Bau von Seilbahnen vom 1. 1. 1947 einer Bundeskonzession und fallen auch bei der Beförderung von Skiläufern im Winterschleppbetrieb unter die eidgenössischen Vorschriften über den Betrieb von Luftseilbahnen. Damit fallen sie gemäß § 3 Abs. 2 PVG unter das EHG.

Die schweizerische Regelung versucht also nicht mit gekünstelter Argumentation bei den Seilbahnen eine Eisenbahnbetriebsgefahr anzunehmen, sondern macht eine staatliche Konzession zum Anknüpfungspunkt für die als notwendig erachtete Gefährdungshaftung. Dabei steht die Annahme im Hintergrund, daß jedes Unternehmen, das sich mit regelmäßiger Personenbeförderung befaßt, eine spezifische Betriebsgefahr hat, die die Anwendung der strengeren Gefährdungshaftungsvor-

1) BGE 31 II 26, 39 II 103, 42 II 516

2) BGE 9, 268, Oftinger II/1 S. 654

3) Oftinger II/1 S. 656, Keller a. a. O. S. 190

4) § 3 Abs. 2 Postverwaltungsgesetz (PVG)

5) § 1 Abs. 1a PVG

6) Stiffler a. a. O. S. 56, Keller a. a. O. S. 193

7) Stiffler a. a. O. S. 51, Desbiolles ISR 1960, Sonderheft 1, S. 17

schriften rechtfertigt. Diese besondere Betriebsgefahr, die bei Standseilbahnen von der Literatur als eisenbahnmäßige Betriebsgefahr ¹⁾ angenommen wird, läßt sich auch bei Luftseilbahnen in der Form einer Seilbahnbetriebsgefahr finden. Diese liegt vor allem in der besonderen Konstruktion der Luftseilbahnen, deren Wagen mit großem Bodenabstand in gebirgigem Gelände verkehren, was bei mechanischen Defekten wie Bremsversagen, Seilentgleisung oder Seilbruch zu katastrophalen Folgen führen kann. Hinzu kommt noch, daß klimatische Erscheinungen wie Gewitter, Windböen und Lawinen besondere Risiken auslösen können. Dagegen sind die üblichen Eisenbahnkriterien wie Gebundenheit an eine feste Fahrbahn oder große Geschwindigkeit entweder von untergeordneter Bedeutung oder gar überhaupt nicht gegeben. Allerdings muß bei einem Unfall nicht überprüft werden, ob diese besondere Gefahr im Einzelfall verwirklicht ist, wie sich schon im Umkehrschluß daraus ergibt, daß Art. 1 EHG nur bei den Hilfsarbeiten einen Zusammenhang mit der besonderen Betriebsgefahr fordert.

Die Haftung nach dem EHG umfaßt neben dem Betrieb auch den Bau der Seilbahn, ²⁾ sowie gefährliche Hilfsarbeiten beim Betrieb, die mit spezifischen Seilbahngefahren in Zusammenhang stehen. Sie ist damit in ihrem Umfang einerseits weiter als die Haftung in Deutschland und Österreich, andererseits aber auch enger, weil für Sachen nur gehaftet wird, wenn sie sich in der Verwahrung verletzter Personen befanden. ³⁾ Der Betrieb umfaßt dagegen auch in der Schweiz Vorgänge, die unmittelbar vorausgehen oder sich anschließen, wie das Ein- und Aussteigen. ⁴⁾ Die schweizerische Regelung gibt weder einen Schmerzensgeldanspruch, noch ist sie auf einen Höchstbetrag begrenzt. Eine weitere Besonderheit des schweizerischen Rechts ist, daß Spezialgesetze dem gemeinen Recht in der Weise vorgehen, daß im Falle der Anwendbarkeit des EHG nicht etwa unter Berufung auf das Obligationenrecht weitergehende, im EHG nicht angeordnete Schadenersatzleistungen verlangt werden könnten. ⁵⁾

Neben dem EHG kann für Unfälle, die ausschließlich auf die Einwirkung von elektrischem Strom zurückzuführen sind, das Elektrizitätshaftpflichtgesetz (ELG) eingreifen. Allerdings sind solche Unfälle trotz des in der Regel elektrischen Antriebes der Seilbahnen sehr selten. Haftpflichtig ist nach dem ELG der Inhaber einer öffentlichen Stark- oder Schwachstromanlage für Unfälle, die auf dem elektrischen Teil der Anlage beruhen. ⁶⁾ Die Haftung umfaßt Personen- und

1) Vgl. Otfinger Bd. II, S. 654

2) Vgl. BGE 37 II 223

3) Perret, ISR 1953, 155

4) Vgl. BGE 60 II 374, 66 II 195

5) BGE 72 II 210, Keller a. a. O. S. 199

6) § 27 ELG

Sachschäden. Kollidieren ELG und EHG in einem Fall, so ist darauf abzustellen, ob die Unfallursache im Sektor der Seilbahnbetriebsgefahr oder der spezifischen elektrischen Betriebsgefahr liegt. ¹⁾

§ 3 Die Sonderregelung in Frankreich und die Rechtslage in Italien

Im französischen und italienischen Recht existiert das Institut der Gefährdungshaftung nicht, so daß hier eine spezialgesetzliche Regelung anders gestaltet sein muß. Allerdings tendiert in neuester Zeit die französische Rechtsprechung dazu, über eine weite Auslegung der Gehilfenhaftung des Art. 1384 Ccf eine gewisse Annäherung an den Gedanken der Risikohaftung durchzuführen. ²⁾ Obwohl die französische Legislative bis heute in der Regel an dem dogmatischen Grundsatz festhielt, daß jede Haftung Verschuldenshaftung sei, hat sie dieses Prinzip vereinzelt doch selbst durchbrochen, ohne aber diese Regelungen als Gefährdungs- oder Kausalhaftung zu bezeichnen. Einer dieser seltenen Fälle ist das "Gesetz über die Haftung für Kabinenseilbahnen" aus dem Jahre 1941, ³⁾ das denjenigen, der eine Kabinenseilbahn erbaut oder betreibt, für alle Schäden verantwortlich macht, die an Personen oder Sachen durch den Vorbeilauf eines Seils oder das Passieren einer Kabine entstehen. Ferner ist für Gegenstände zu haften, die sich von Seilen oder Kabinen lösen. ⁴⁾ Ist ein Verschulden des Verletzten zu beweisen, so entfällt die Haftung. ⁵⁾ Untersucht man dieses Spezialgesetz näher, so stellt man fest, daß es sich dabei um eine besondere Ausgestaltung der Sachhaftung handelt, die im französischen Recht als Haftung für eine "chose inanimée" Teil der deliktischen Haftung ist. Gehaftet wird nämlich für Schäden, die entweder durch das benutzte Material, z. B. bei Kabinenabsturz oder Seilriß oder durch andere herabfallende Gegenstände entstehen, z. B. auch durch Sachen, die von Fahrgästen aus der Kabine geworfen werden. ⁶⁾ Dagegen ist problematisch, ob der Schutzbereich dieses Gesetzes auch die Fahrgäste in den Kabinen umfaßt, was nach der Formulierung des Tatbestandes nicht ohne weiteres der Fall ist. Durch das Passieren des Seiles oder der Kabinen könnte etwa ein Unfall verursacht sein, bei dem zwei Kabinen kollidieren, weil sie durch den Wind gegeneinander geschleudert werden oder weil bei einer Umlaufbahn eine Kupplung versagt. Hier muß jedoch eine Besonderheit des französischen Rechts beachtet werden. Nach der Meinung eines Großteils

1) Stiffler a. a. O. S. 61, Oftinger II, S. 758

2) Vgl. Ferid, Bd. I, S. 848

3) abgedruckt bei Mazeaud-Tunc, Traité Pratique II, p. 384

4) Art. 6 d. Gesetzes ü. d. Haftung f. Kabinenseilbahnen

5) Mazeaud-Tunc a. a. O. Rdn. 1393-2

6) Mazeaud-Tunc a. a. O. Rdn. 1393-4

der französischen Literatur und Rechtsprechung können nämlich vertragliche, deliktische und quasideliktische Ansprüche nicht miteinander konkurrieren. Dieser Ausschluß der Anspruchskonkurrenz wird als "non cumul des responsabilités" bezeichnet. ¹⁾ Vertragsansprüche gehen dabei immer vor. Daraus ergibt sich für die Anwendbarkeit des Seilbahnhaftungsgesetzes, daß es nur eingreifen kann, wenn ein Fahrgast keinen gültigen Beförderungsvertrag mit dem Unternehmer abgeschlossen hat. In diesem Fall würde die sondergesetzliche Haftung, die keinen Verschuldensnachweis erfordert, den milderen Vorschriften der Delikthaftung vorgehen. Die sondergesetzliche Haftung nach dem Kabinenseilbahngesetz wird also nicht allzu häufig Anwendung finden.

Im italienischen Recht gibt es keine vergleichbare Regelung, hier gilt grundsätzlich das Verschuldensprinzip.

2. Kapitel: Die Haftung aus Vertrag

§ 1 Die vertragliche Haftung in der Bundesrepublik

Auch bei der vertraglichen Haftung spielen die Unterschiede zwischen den einzelnen Seilbahntypen wieder eine Rolle, da sie teilweise unterschiedliche Arten der Beförderung aufweisen, was sich auf den Inhalt des jeweiligen Beförderungsvertrages auswirken muß. Bei Standseilbahnen und Kabinenseilschwebbahnen besteht die Leistung in der Beförderung einer Person oder Sache. Dies stellt nach der herrschenden Meinung einen Erfolg dar, so daß ein Werkvertrag im Sinne des § 631 BGB in der Gestalt eines Beförderungsvertrages vorliegt. Die Werkvertragsvorschriften werden hier also auf den "flüchtigen" Erfolg der Transportleistung ausgedehnt. ³⁾ Beim Sessel- oder Korbblift stellt sich die Sache insofern anders dar, als hier der Fahrgast in die laufende Bahn einsteigen muß und dabei besondere Sorgfalt anwenden und auch eine gewisse körperliche Gewandtheit besitzen muß. Dennoch wird der Fahrgast auch hier mit Ausnahme des Ein- und Aussteigens ohne eigenes weiteres Zutun befördert, ist also in diesem Abschnitt passives Objekt der Beförderung. Wegen der aktiven Phasen beim Ein- und Aussteigen könnte man hier daran denken, eine Trennung durchzuführen, da es sich

-
- 1) Vergl. Ferid a. a. O. S. 824, Cour de Cassation, Sirey 1924, I, 105 Rabinovitch, Anmerkung in Dalloz 1964, J 95
 - 2) Mazeaud-Tunc a. a. O. Rdn. 1393-7
 - 3) Vgl. Larenz II S. 225

hier nicht um rein passive Beförderung handelt, sondern die Mitwirkung des Liftbenutzers erforderlich ist. Dies modifiziert die Vertragspflichten beider Vertragspartner. ¹⁾ Hier schuldet der Unternehmer nicht, wie beim reinen Transportvertrag, die sichere Beförderung von einem Punkt an einen anderen, sondern zumindest in den aktiven Phasen nur die Zurverfügungstellung eines ordnungsgemäßen Geräts, während beim Fahrgast die Pflicht liegt, seine körperliche Gewandtheit richtig einzuschätzen und vor allem Vorsicht walten zu lassen. ²⁾ Mit diesen Einschränkungen wird man auch den beim Sessellift zwischen Unternehmer und Benutzer geschlossenen Vertrag noch als Beförderungsvertrag bezeichnen können. Ganz anders verhält es sich dagegen bei den Schleppliften. Hier steht der "Fahrgast" auf seinen Skiern und gleitet über den schneebedeckten Boden bzw. bei den Wasserskiliften über die Wasseroberfläche dahin. Der Unternehmer kann deshalb nicht dafür garantieren, daß der Erfolg sicher eintreten wird, wie er dies etwa bei der Seilschwebbahn tun kann. Es bestehen nämlich hier eine ganze Reihe von Möglichkeiten, daß der Fahrgast das Ziel der Fahrt nicht erreicht, ohne daß der Unternehmer dafür verantwortlich ist, z. B. ein Sturz auf Grund mangelnden skiläuferischen Könnens oder nicht ausreichender Sorgfalt. Aus diesem Grund schuldet der Unternehmer nicht den Erfolg der Leistung, so daß kein Werkvertrag vorliegen kann. ³⁾ Er schuldet vielmehr nur eine Leistung, die für den Erfolg zwar erforderlich ist, aber nicht geeignet ist, ihn ohne Mitwirkung des Fahrgastes zu verwirklichen. Kleppe bezeichnet dies als Leistung in Richtung des Erfolges. ⁴⁾ Die Verantwortung des Liftunternehmers besteht also darin, daß der Transport ordnungsgemäß durchgeführt wird, d. h., daß die Anlage konstruktionsmäßig sicher und in gutem Zustand ist, und daß die Sicherheitsbestimmungen beachtet werden. ⁵⁾ Der Schleppvertrag beinhaltet also die Leistung bestimmter Dienste, die den Erfolg, nämlich die Beförderung zur Bergstation ermöglichen, jedoch wird der Erfolg selbst aus den obengenannten Gründen nicht vertraglich geschuldet. Die Dienste werden von einem selbständigen Unternehmer erbracht, so daß der Schleppvertrag als Dienstvertrag gemäß § 611 BGB eingestuft werden kann. ⁶⁾ Über die sich aus dem Beförderungs- bzw. dem Schleppvertrag ergebenden Verpflichtungen wird noch Näheres auszuführen sein.

1) Vgl. f. d. frz. Recht Rabinovitch, J. C. P. 1965. II. 14328

2) Vgl. Cour de Chambéry J. C. P. 1965. II. 14328

3) Vgl. Scholten NJW 60/561, Kleppe a. a. O. 159

4) a. a. O. S. 163

5) Besonders deutlich Cour de Grenoble, 15. 11. 1967, Dalloz-Sirey 1968 somm. p. 26, vgl. auch Pichler a. a. O. S. 113

6) Vgl. Scholten, NJW 1960, 560

Verletzt der Unternehmer die ihm obliegenden Vertragspflichten, so haftet er entweder aus den gesetzlichen Vorschriften über Unmöglichkeit oder Verzug oder was meist bei Verletzungen der Fall sein wird, aus dem Institut der positiven Forcierungsverletzung, das in Analogie zu den Vorschriften über Verzug und Unmöglichkeit für den Fall der Schlechtleistung entwickelt wurde. Für seine Angestellten haftet der Unternehmer gemäß § 278 BGB. Die Haftung erstreckt sich auf die Partner des Beförderungsvertrages, und da dieser eine Schutzwirkung für Dritte entfaltet, auch auf sie begleitende Angehörige, kurz also auf alle Fahrgäste, für deren Beförderung ein gültiger Vertrag zustande kam.

§ 2 Die Regelung in Österreich

Die Problematik der Vertragshaftung ist in Österreich etwa dieselbe wie in Deutschland. Der Beförderungsvertrag ist Werkvertrag gemäß § 1165 ff Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (ABGB).¹⁾ Das bei der Besprechung des deutschen Rechts über die Unterschiede im Vertragscharakter bei den einzelnen Seilbahntypen Gesagte läßt sich ohne weiteres auf das österreichische Recht übertragen.

Haftungsnorm für Schäden aus Verletzung von Vertragspflichten ist die Bestimmung des § 1295 ABGB, die jedermann berechtigt, von dem Schädiger den Ersatz des Schadens zu verlangen, den ihm dieser durch Verschulden, sei es vertraglich oder deliktisch, zugefügt hat. Das österreichische Recht besitzt hier also eine generelle Verschuldenshaftungsbestimmung, wie sie im deutschen Recht unbekannt ist. Im Rahmen des Vertrages haftet der Unternehmer auch für das Verschulden der von ihm beschäftigten Angestellten.²⁾

§ 3 Die Vertragshaftung in der Schweiz

Auch in der Schweiz schließt der Fahrgast von Seilbahnen und Sesselliften mit dem Unternehmer einen Transportvertrag, der den Charakter eines Werkvertrages gemäß Art. 363 ff OR hat. Für die schuldhafte Verletzung der sich aus diesem Vertrag ergebenden Pflichten ergibt sich die Haftung aus der Vorschrift des Art. 97 OR. Dagegen wird auch im schweizerischen Recht anerkannt, daß es sich bei dem Schleppvertrag weder um einen Dienst- noch um einen Transportvertrag im üblichen Sinne handelt.³⁾ Es besteht nämlich kein Anspruch auf

1) Vgl. OGH Ev. Bl. 1959 Nr. 10

2) Art. 1313 a ABGB

3) Vgl. Kleppe a. a. O. S. 159

sichere Beförderung zur Bergstation, ¹⁾ sondern nur darauf, daß der Liftunternehmer im Rahmen der geltenden Sicherheitsbestimmungen alles tut, um Gefahren für die beförderten Skiläufer zu verhindern. Insbesondere dürfen sie auf die Einhaltung aller Sicherheitsbestimmungen durch die Angestellten des Liftunternehmens vertrauen und können bei einem Verstoß den Unternehmer auf Schadenersatz in Anspruch nehmen. ²⁾ Hierbei muß der Geschädigte nach dem Wortlaut des Gesetzes nur die Vertragsverletzung, nicht aber das Verschulden des Gehilfen nachweisen. ³⁾

§ 4 Die Haftung aus Vertrag in Frankreich

Die vertragliche Haftung des Seilbahnunternehmers ergibt sich in Frankreich ebenfalls aus dem Abschluß eines Transportvertrages, der dem Fahrgast, wie bei jeder anderen Beförderungsart, den Anspruch gibt, sicher an das Ziel seiner Fahrt befördert zu werden. ⁴⁾ Verletzt der Unternehmer diese Pflicht, so liegt eine "faute contractuelle" im Sinne der Art. 1146 ff Code Civil (Ccf) vor. Diese Vorschriften behandeln besonders die Nichterfüllung, die im französischen Recht generell jegliches Abweichen der tatsächlich erbrachten von der vertragsmäßig geschuldeten Leistung umfaßt, also auch jene Fälle, die im deutschen Recht als positive Forderungsverletzung bezeichnet werden, wie die Schlechterfüllung, die in der Verursachung eines Unfalls liegt. ⁵⁾ Eine besondere Eigenheit des französischen Vertragsrechts ist das Fehlen einer eindeutigen gesetzlichen Verankerung des Verschuldensprinzips, der "faute", die in keiner der Vertragshaftungsbestimmungen erwähnt wird. ⁶⁾ Art. 1147 Ccf zum Beispiel erlegt dem Schuldner eine Verantwortlichkeit für die Erbringung der vertragsmäßigen Leistung auf, die dieser nur dadurch entkräften kann, daß er nachweist, daß die Nichterfüllung durch einen außerhalb seiner Einflußsphäre liegenden Umstand verursacht wurde. ⁷⁾ Das dieser Vorschrift zugrunde liegende Verschuldensprinzip wird von der französischen Rechtslehre damit begründet, daß in ihr eine gesetzliche Vermutung liege, die die Nichterfüllung bis zum Beweis des Gegenteils als verschuldet gelten lasse. ⁷⁾

1) Dürrenmatt, ZBJV 1947/445

2) Vgl. Art. 101 OR

3) Art. 101 OR den Schaden zu ersetzen, den die Hilfsperson verursacht hat

4) Vgl. Rabinovitch, J.C.P. 1965, II, 14328

5) Vgl. Ferid a. a. O. S. 484

6) Vgl. Art. 1147, 1148, 1137, 1602 Ccf

7) Ferid a. a. O. S. 485

Beim Sessellift soll es sich nach der französischen Rechtsprechung um kein echtes Verkehrsmittel handeln, bei dem den Unternehmer eine Erfolgshaftung trifft. ¹⁾ Es werden daher teilweise die im nachfolgenden für den Schleppvertrag entwickelten Grundsätze anzuwenden sein. Über dessen Rechtsnatur bestehen in Literatur und Rechtsprechung sehr scharfe Differenzen. Teilweise wird er als "contrat innomé" bezeichnet, auf den die Regeln des Transportvertrages sowie des Vertrages angewendet werden sollen, der bei der Benutzung eines Karussells oder eines ähnlichen Jahrmarktsfahrgeschäftes zustande kommt. ²⁾ Neuerdings gehen Rechtsprechung und Literatur aber von einem Vertrag sui generis ³⁾ aus oder verzichten überhaupt auf eine besondere Bezeichnung, sondern begnügen sich damit, die dem Vertragsverhältnis entsprechenden Pflichten zu beschreiben. ⁴⁾ Der Unternehmer übernimmt nach dieser Ansicht im Schleppliftvertrag nicht die Verpflichtung, den Erfolg, also die sichere Erreichung der Bergstation herbeizuführen, sondern nur diejenige, ein sicheres Transportmittel zur Verfügung zu stellen. ⁵⁾ Diese Ansicht bedeutet, daß den Unternehmer keine "obligation de résultat" trifft, d. h. keine Garantieflicht, die ihn zur Führung des Entlastungsbeweises verpflichten würde, sondern nur eine "obligation de moyens", bei der das reine Verschuldensprinzip gilt, also die "faute" dem Schuldner nachzuweisen ist. ⁶⁾

In der neuesten Rechtsprechung wird diese klare Entscheidung für das Vorliegen einer "obligation de moyens" zusehens abgeschwächt, wobei argumentiert wird, daß allein die Tatsache, daß der Fahrgast während der Fahrt verletzt wurde, bereits prima facie auf einen Mangel der Anlage und damit ein Verschulden des Unternehmers hinweise. ⁷⁾ Mit dieser Auffassung nähert sich die Rechtsprechung der "obligation de résultat", die zunächst abgelehnt wurde. Rabinovitch ⁸⁾ hat für diese Zwischenstufe den Begriff "obligation de fonctionnement" geprägt. Der Unternehmer hat dabei das ordnungsgemäße Funktionieren der Anlage zu beweisen, während der Skiläufer den Beweis für seine Geschicklichkeit bei der Benutzung zu führen hat. Außerdem trägt der Unternehmer noch die Verantwortung für eine ordnungsgemäße Bedienung der Anlage ⁹⁾ und haftet hierbei auch für

1) Cour de Pau, Gaz. Pal. 1968 I, 218

2) Cour d'appel de Grenoble/Dalloz 1943 J 143

3) Cour de cass. J. C. P. 1949. II. 4959, Rabinovitch J. C. P. 1962. I. 1728

4) Cour Cass. J. C. P. 1963. II 13429, Rabinovitch J. C. P. 1965. I. 1953; Tunc Rev. trim. d. r. civ. 1964, 306

5) Vgl. Rabinovitch J. C. P. 1962. I. 1728, Cour Cass. 1963. II. 13429

6) Vgl. Ferid a. a. O. S. 486

7) Cour Cass. J. C. P. 1969. II. 15745

8) In Anm. zu obigen Urteil, J. C. P. 1969. II. 15745

9) Vgl. Cour d'appel Aix J. C. P. 1955. II. 8972, Trib. gr. inst. Digne Dalloz 1960 Sommaire 113

sein Personal. Eine dem § 278 BGB entsprechende Vorschrift für die Geschäftsherrhaftung fehlt. Deshalb wird von der Rechtsprechung weitgehend Art. 1384 al. V ¹⁾ angewendet, der eigentlich eine Bestimmung des Deliktrechts ist. Für bestimmte Fälle gibt es allerdings Einzelregelungen, so z. B. für den Werkvertrag in Art. 1799 Ccf. Einigkeit besteht aber jedenfalls darüber, daß der Geschäftsherr für die schuldhaften Handlungen eines Erfüllungsgehilfen in gleicher Weise zu haften hat wie für eigenes Verschulden. ²⁾ Die Rechtsprechung geht dabei sogar so weit, daß sie den Unternehmer für den Erfüllungsgehilfen auch dann haften läßt, wenn ein Verschulden nicht nachweisbar ist, sondern im Gegenteil alle Vorkehrungen getroffen waren, um einen derartigen Unfall zu verhindern. Zur Begründung hierfür wird ausgeführt, daß ein unabwendbares Ereignis, das durch einen Betrieb verursacht wird, zu Lasten des Betriebsunternehmers gehen muß. ³⁾ Hier nähert sich die Rechtsprechung in ihren Auswirkungen dem Institut der Gefährdungshaftung.

Für Skilifte, die im Sommer als Sessellifte betrieben werden, gibt es im französischen Recht keine rechtliche Sonderbehandlung. Für die reinen Sesselliftfälle hat Rabinovitch in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung ⁴⁾ die einleuchtendste Lösung dahingehend gefunden, daß beim Ein- und Aussteigen die Regeln des Schleppvertrages, während der Beförderung die des Transportvertrages anzuwenden sind. ⁵⁾

§ 5 Die Regelung in Italien

Im italienischen Recht werden alle Verträge, die sich mit den Transportleistungen befassen, also auch solche, bei denen nur die Mittel zur Beförderung zur Verfügung gestellt werden, als Transportverträge bezeichnet. Allerdings ist für Verträge der letzteren Art die Transportvertragsregelung des Art. 1678 C. c. it. nicht anwendbar. ⁶⁾ Für Seilbahnen und Sessellifte wird ein Transportvertrag nach der obigen Vorschrift abgeschlossen.

Haftungsnorm ist Art. 1681 C. c. it. der bestimmt, daß unbeschadet der Haftung wegen Verspätung oder Nichterfüllung bei Ausführung der Beförderung, der Beförderer für alle schädigenden Ereignisse, ⁷⁾ die den Reisenden treffen, zu haf-

1) = alinea, zu deutsch Absatz

2) Vgl. Ferid a. a. O. S. 490

3) Vgl. Stiffler a. a. O. S. 29

4) Trib. gr. inst. Chambéry, J. C. P. 1965, II, 14328

5) Anmerk. zu dem Urteil in 4

6) Vgl. Kleppe a. a. O. S. 170

7) diese werden als "sinistri" bezeichnet, vgl. A. 1681 C. c. it.

ten hat. Diese Verantwortlichkeit umfaßt sowohl Personenschäden als auch Schäden an den von den Fahrgästen mitgeführten Sachen. Dem Unternehmer steht dagegen der Gegenbeweis mangelnden Verschuldens offen, so daß zunächst nur eine Haftungsvermutung besteht. ¹⁾

Beim Schleppvertrag muß dagegen auf die allgemeine Vertragshaftungsvorschrift des Art. 1218 C. c. it. zurückgegriffen werden, da ein echter Transportvertrag nicht vorliegt. ²⁾

Für Sessellifte wird dem Unternehmer im italienischen Vertragsrecht nicht nur die Beförderung, sondern auch die Unterstützung beim Ein- und Aussteigen und die Beachtung aller Vorsichtsmaßnahmen zur Pflicht gemacht. ³⁾

3. Kapitel: Die deliktische Haftung

§ 1 Die Rechtslage in der Bundesrepublik

Unter den Oberbegriff der deliktischen Haftung fallen die Haftungen aus unerlaubter Handlung und Verstoß gegen ein Schutzgesetz sowie die Werkhalterhaftung. Liegt bei einem Seilbahnunfall eine fahrlässige Körper- oder Eigentumsbeschädigung vor, so kommt zunächst die allgemeine Delikthaftungsvorschrift des § 823 Abs. 1 BGB in Betracht. Nun wird aber nur in ganz seltenen Fällen ein Seilbahnunternehmer einen Dritten durch aktives Tun schädigen, vielmehr wird im Normalfall das Unterlassen irgendeiner Sicherungsmaßnahme die Ursache eines Unfalls sein. Die Vorschriften über unerlaubte Handlungen finden aber auch auf schuldhaftes Unterlassen Anwendung, wenn eine besondere Pflicht des Schädigers zum Tätigwerden vorliegt, die als Garantenpflicht bezeichnet wird. Solche Garantenstellungen, also Rechtsbeziehungen zwischen zwei Rechtssubjekten, die dem einen besondere Pflichten im Falle einer Gefahr auferlegen, können sich aus Gesetz, Vertrag oder vorangegangenem Tun ergeben. Insbesondere aus dem Gesichtspunkt des vorangegangenen Tuns hat die Rechtsprechung ⁴⁾ den Grundsatz entwickelt, daß derjenige, der im Verkehr eine Gefahrenquelle schafft oder

1) sog. "prova liberatoria"

2) Egger, Skirecht 1966/S. 156 erkennt hier wohl die Natur des Schleppvertrages, wenn er ihn als Beförderungsvertrag bezeichnet

3) Tribunal de Sondrio, 18. 4. 1962, Skirecht 1966/156

4) RGZ 54, 55, 58, 334, BGHZ 9, 373, 24, 124

unterhält, etwa indem er auf seinem Grundstück und in seinen Räumen einen Verkehr herbeiführt oder auch nur duldet, verpflichtet ist, alles zu tun, um Gefahren für die Verkehrsteilnehmer abzuwenden. ¹⁾ Unterläßt er irgendeine erforderliche Vorsichtsmaßnahme, so haftet er dem Verletzten für jeden Schaden, den dieser in seinen durch § 823 Abs. 1 BGB geschützten Rechtsgütern erleidet. Die Haftung wegen Verletzung dieser sog. Verkehrssicherungspflichten wird aber längst nicht mehr auf die Eröffnung eines Verkehrs im technischen Sinn beschränkt, vielmehr genügt es, daß irgendeine Sache aus dem Machtbereich einer Person Gefahren für Dritte verursachen kann. Begründet wird dies mit dem Rechtsgedanken des § 836 BGB, wonach der Eigenbesitzer einer Sache für alle Gefahren verantwortlich ist, die von dieser für Dritte ausgehen. ²⁾ Beide Begründungen, die aus dem Gedanken des Ingerenzprinzips wie auch die aus der Werkhaftung, werden von der Rechtsprechung je nach Lage des Falles gebraucht. Auch ist inzwischen unbestritten, daß eine Verletzung von Verkehrssicherungspflichten durch positives Tun möglich ist. So gebietet die Verkehrssicherungspflicht des Seilbahnunternehmers etwa, für den Bau Materialien von genügender Festigkeit zu verwenden. Bricht ein zu schwaches Element und verursacht dadurch einen Unfall, so liegt ein Verstoß gegen die Verkehrssicherungspflichten durch positives Tun vor. Zu den Verkehrssicherungspflichten gehört auch eine allgemeine Aufsichtspflicht gegenüber dem Personal, wenn an dieses Maßnahmen der Verkehrssicherungspflicht delegiert werden. ³⁾ Die Haftung aus Verletzung einer Aufsichtspflicht kann hier neben die Haftung aus § 831 BGB treten, was für den Geschädigten sehr bedeutsam ist, da hier keine Exkulpationsmöglichkeit besteht.

Haftender ist derjenige, der die Gefahr beherrschen und die notwendigen Gegenmaßnahmen treffen kann. Dies kann der Eigentümer, ein dinglich oder obligatorisch Berechtigter sein, wichtig ist nur, daß er die Gefahrenquelle beeinflussen und die Gefahr abwenden kann. Der Verkehrssicherungspflichtige kann die Erfüllung seiner Sicherungspflichten auch vertraglich an einen Dritten übertragen, etwa einem verantwortlichen Betriebsleiter, doch kann er sich dadurch nicht ganz von der Haftung befreien, vielmehr bleibt die Haftung für den Verrichtungsgehilfen auf jeden Fall bestehen.

Die Verkehrssicherungspflicht wurde ursprünglich von der Rechtsprechung nur für öffentliche Straßen und Wege und für die Verkehrseröffnung in Gasthäusern angewandt, doch läßt sie sich auf jede Art von Verkehr ausdehnen, also auch auf den Seilbahnverkehr, der, wie jeder andere Verkehr, Gefahren für Dritte mit sich

1) Vgl. Larenz II, S. 432

2) Vgl. Larenz II, S. 432

3) Vgl. BGH NJW 1965, 391

bringt. Für diesen läßt sich daneben als Begründung auch der Rechtsgedanke der Werkhaftung des § 836 BGB anführen, wenn es sich z. B. um die Sicherung von im Gelände stehenden Anlagen der Seilbahn handelt.

Neben der Bestimmung des § 823 Abs. 1 BGB kann auch § 823 Abs. 2 BGB Anwendung finden, wenn ein Schutzgesetz verletzt ist. Schutzgesetze, d. h. also im Sinne des § 823 BGB Rechtsnormen jeder Art, die den Schutz anderer bezwecken, können, wie stets, die allgemeinen Strafrechtsnormen sein, hier z. B. die Bestimmungen über fahrlässige Tötung ¹⁾ und fahrlässige Körperverletzung. ²⁾ Daneben sind auch seilbahnrechtliche Sicherheitsbestimmungen Schutzgesetze, wenn sie nicht nur den Schutz der Allgemeinheit, sondern auch den Schutz einzelner bezwecken. Die Verordnung für den Bau und Betrieb von Seilbahnen (BOSeil) ³⁾ und die entsprechende Verordnung für Schlepplifte (BOSchlepp) ³⁾ wurden von einem gemeinsamen Länderausschuß erarbeitet und befinden sich in den meisten Bundesländern noch im Stadium des Entwurfes, nur die Länder Niedersachsen ⁴⁾ und Rheinland-Pfalz haben die BOSeil bereits rechtsgültig erlassen. Beide Verordnungen enthalten zusammen mit den zugehörigen Ausführungsbestimmungen sehr umfassende Anordnungen über den Bau und Betrieb von Seilbahnen bzw. Schleppliften, wobei insbesondere auch die technischen Erfordernisse sehr detailliert behandelt werden. Sowohl die technischen Sicherheitsbestimmungen wie auch sonstige Vorschriften, die sich etwa mit dem Rettungsdienst befassen, bezwecken nicht nur den Schutz einer anonymen Öffentlichkeit, sondern ganz speziell des Personenkreises, der als Benutzer oder aus sonstigem Anlaß mit der Seilbahn bzw. Liftanlage in Berührung kommt. Die Rechtsprechung ⁵⁾ hat dies für die Eisenbahnbau- und -betriebsordnung ⁶⁾ auch anerkannt.

Um den ursächlichen Zusammenhang zwischen einem schädigenden Ereignis und der Verletzung eines Schutzgesetzes darzutun, genügt es, daß die Befolgung des Schutzgesetzes eine größere Sicherheit gegen den Schadenseintritt geboten hätte. ⁷⁾

Soweit BOSeil und BOSchlepp noch nicht in Kraft getreten sind, werden sie jeder Anlage bei der Konzessionserteilung zur Auflage gemacht. Nach der Rechtsprechung können aber Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB auch die

1) § 222 StGB

2) § 230 StGB

3) Vgl. hierzu S. 49

4) Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt 1968, S. 53 ff

5) RGZ 169, 380

6) i. v. F. v. 8. 5. 1967, BGB Bl. II 1563)

7) Vgl. BGH LM Nr. 116 zu § 823

Genehmigungen für gewerbliche Anlagen auf Grund der §§ 16 ff GewO ¹⁾ und auch die in der Genehmigung festgesetzten Auflagen sein. ²⁾ Diese Rechtsprechung kann auf die Rechtslage bei der Seilbahnkonzession übertragen werden, da es sich hier um die gleiche Situation handelt wie bei gefährlichen Betrieben nach der Gewerbeordnung. Auch hier werden der Konzession Auflagen beigegeben, die den Schutz der Personen bezwecken, die mit der Anlage in Berührung kommen. Damit sind BOSeil und BOSchlepp auch dort Schutzgesetze, wo sie formell noch nicht erlassen sind.

Neben der Haftung aus § 823 BGB ist noch die Haftung aus § 831 BGB für den Verrichtungsgehilfen von Bedeutung, die dann eingreift, wenn ein Angestellter bei einer Verrichtung einen Schaden verursacht und wenn der Geschäftsherr nicht nachweisen kann, daß ihn kein Auswahl- und Überwachungsverschulden trifft. § 831 BGB ist auch in dem im folgenden zu besprechenden Fall der Werkhaftung anwendbar. Bei der Werkhaftung handelt es sich um eine besondere Form der Deliktshaftung. Wegen der besonderen Gefährlichkeit eines Werkes wird hier im Schadensfall ein Verschulden des Halters vermutet. Das deutsche Recht hat eine solche Vorschrift in § 836 BGB, der bestimmt, daß ein Grundstücksbesitzer für die Körper- und Sachschäden haftet, die durch den Einsturz eines Gebäudes oder eines anderen, mit einem Gebäude verbundenen Werkes oder durch die Ablösung von Teilen des Gebäudes oder Werkes verursacht werden. Der Einsturz bzw. die Ablösung von Teilen müssen die Folge fehlerhafter Errichtung oder mangelhafter Unterhaltung sein.

Weder Literatur noch Rechtsprechung haben bisher untersucht, inwieweit diese Norm auf Seilbahnen anwendbar ist. Bei der Prüfung dieser Frage muß zwischen den Stationsgebäuden und den beweglichen und unbeweglichen Teilen der Anlage selbst unterschieden werden. Die Stationsgebäude fallen unzweifelhaft unter § 836 BGB, da diese Vorschrift ausdrücklich die Haftung für Gebäude regelt. Problematisch ist dies dagegen schon bei den Elementen der Seilbahnanlage, die innerhalb der Gebäude angebracht sind, wie Antrieb, Spannungswichte, Seilscheiben usw., da nach der Rechtsprechung ³⁾ für das Vorliegen eines Gebäudeteiles eine bloß mechanische Verbindung mit dem Gebäude nicht genügt, sondern eine Anbringung aus baulichen Gründen erforderlich ist. Solche baulichen Gründe verlangen aber nicht den Einbau der Seilbahnelemente, auch wenn das Gebäude erst durch sie seinen Sinn erhält. Hier besteht jedoch die Möglichkeit, auf den Begriff des mit einem Grundstück verbundenen Werkes auszuweichen, der alle einem bestimmten Zweck dienenden, nach gewissen Regeln der Kunst

1) RG JW 1916, 38

2) OLG Dresden, Das Recht 1921, 1894

3) RGZ 107, 337; BGH NJW 1961, 1670

oder Erfahrung unter Verbindung mit dem Erdkörper hergestellten Gegenstände umfaßt. ¹⁾

Diese Kriterien treffen für die in den Stationen liegenden Teile der Seilbahnanlage zu. Daneben erfassen sie auch statische Teile der Anlage wie den Gleiskörper der Standseilbahn und die Stützen und Seile der Seilschwebbahnen und Schlepplifte. Letzteres läßt sich aus der Rechtsprechung folgern, die einem Bahndamm mit Gleisen, ²⁾ einem Signalmast ³⁾ sowie den Masten einer Starkstromanlage ⁴⁾ Werksqualität zugemessen hat, wobei im Fall der Stromleitung auch die Drähte als Teil des Werkes anerkannt wurden. Hierbei handelt es sich um Anlagen, die in ihrer Konstruktion zwar nicht ganz den genannten Seilbahnelementen entsprechen, die aber im Bezug auf den Begriff des Werkes keine wesensmäßigen Unterschiede aufweisen. So sind der Mast der Starkstromleitung wie auch die Seilbahnstütze im Boden fest verankerte Konstruktionen, die auch in ihren möglichen Auswirkungen auf die Umgebung gleichzustellen sind.

Fraglich ist nun, ob man den Werkbegriff auch auf die beweglichen Fahrbetriebsmittel wie Wagen, Kabinen und Sessel ausdehnen kann. Hierbei handelt es sich um Gegenstände, die nicht mit einem Grundstück sondern mit einem Werk im Sinne des § 836 BGB verbunden sind. Nach dem Wortlaut des Gesetzes umfaßt § 836 BGB auch Teile von Werken. Die Fahrbetriebsmittel sind nun Teile der Seilbahnanlage als ganzes, sie stehen mit den Teilen der Anlage, für die die Werkqualität bereits bejaht wurde, in einer festen, wenn auch lösbaren Klemm- oder Kuppelverbindung. Sieht man also die Seile der Bahn als Teil des Werkes an, wie es die vorliegende Untersuchung unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung tut, so muß man auch die auf den Seilen laufenden Wagen als Teil des Werkes ansehen. Dem steht nicht entgegen, daß zwar der Bahndamm mit den Gleisen, nicht aber die Eisenbahnzüge als Werk angesehen werden, da hier die Verbindung nur durch die Gravitation hergestellt wird, während bei der Seilbahn die Wagen eine feste Verbindung mit den Seilen haben.

Als Indiz für die Richtigkeit der hier vertretenen Ansicht läßt sich heranziehen, daß die Rechtsprechung ⁵⁾ einen Fahrstuhl als Teil des Gebäudes im Sinne des § 836 BGB ansieht, obwohl auch hier die Kabine freibeweglich und nur mit dem Förderseil und evtl. mit den Laufschiene verbunden ist. Man hat also die gesamte Seilbahnanlage einschließlich der Fahrbetriebsmittel als Werk anzusehen.

1) BGH NJW 1961, 1670

2) RG JW 1908/196

3) RG JW 1913/868

4) RGZ 147, 353

5) RG Warn 14, 334

Ein interessantes Problem ist in diesem Zusammenhang, ob nicht auch die geplante Trasse eines Schleppliftes unter den Werkbegriff gefaßt werden könnte. Dies würde erfordern, daß es sich bei der Trasse um einen künstlich hergestellten, mit dem Erdboden verbundenen Gegenstand handeln würde.¹⁾ Dies kann man jedenfalls dann nicht bejahen, wenn die Trasse nur planiert und im Winter gespurt ist, da dann nur eine künstliche Veränderung eines Teiles der Erdoberfläche, nicht aber ein neugeschaffener Gegenstand vorliegt. Auch die Rechtsprechung²⁾ hat bloße Anschüttungen nicht als Werk angesehen. Verläuft die Trasse dagegen über Brücken und sonstige Streckenbauwerke, so ist insoweit die Werkqualität zu bejahen, da es sich hier um künstliche Gegenstände handelt.

Die Haftung umfaßt den Einsturz des Gebäudes oder Werkes und die Ablösung von Teilen, wobei es unbedingt erforderlich ist, daß der Schaden durch die bewegendende Kraft des Einsturzes oder der Ablösung verursacht wird.³⁾ Eine extensive Auslegung, wie sie der Werkbegriff möglich macht, ist hier nicht durchführbar. Im Bereich des Seilbahnrechts kann die Werkhaftung daher nur den Einsturz von Stationsgebäuden oder Stützen, den Absturz eines Seiles aufgrund von Seilentgleisung oder Seilriß, sowie den Absturz von Fahrbetriebsmitteln erfassen, wobei bei letzteren auch die Fahrgäste in der Kabine geschützt sind, da auch deren Absturz in diesem Fall adäquat kausal durch die Ablösung verursacht wird.⁴⁾ Absturz bzw. Ablösung müssen auf fehlerhafter Errichtung oder mangelhafter Unterhaltung beruhen, wofür der Geschädigte die Beweislast trägt, die ihm allerdings durch den Anscheinsbeweis erleichtert wird. Nicht notwendig ist jedoch, daß das Verschulden irgendeiner Person zu dem Schaden geführt hat, da § 836 BGB eine Verschuldensvermutung aufstellt, die der Unternehmer nur widerlegen kann, wenn er nachweist, daß die zum Zwecke der Abwendung der Gefahr notwendige Sorgfalt beachtet wurde.⁵⁾ Die Werkhaftung hat daher für den Geschädigten den Vorteil, daß er keinen Verschuldensnachweis zu führen braucht, was ihr auch neben der sehr verbreiteten Haftung aus Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht noch eine gewisse Bedeutung gibt.

§ 2 Das Recht der unerlaubten Handlung in Österreich

Für jeden außervertraglichen Schaden, der schuldhaft herbeigeführt wird, haftet der Schuldner gemäß § 1295 ABGB, der der allgemeinen Delikthaftungsnorm des § 823 Abs. 1 BGB entspricht.

1) BGH NJW 1961/1670

2) RGZ 60, 138

3) BGH NJW 1961/1670

4) Vgl. BGH VersR 1960, 426

5) Vgl. § 836 Abs. 1 Satz 2 BGB

Auch den im deutschen Recht in § 823 Abs. 2 BGB verankerten Haftungsanspruch wegen Verstoßes gegen ein Schutzgesetz kennt das österreichische Recht in der Vorschrift des § 1311 ABGB, der ebenso wie die zitierte deutsche Regelung Verschulden voraussetzt. ¹⁾ Schutzgesetz kann hier insbesondere § 335 Strafgesetz (StG) ²⁾ sein, der einen allgemeinen Gefährdungstatbestand darstellt und denjenigen bestraft, der durch Gefährdungsfahrlässigkeit eine Gefahr für die körperliche Sicherheit eines anderen herbeiführt oder vergrößert. Dagegen kennt das österreichische Strafrecht Tatbestände wie "fahrlässige Tötung" oder "fahrlässige Körperverletzung" nicht.

Sowohl aus § 1295 ABGB wie aus § 1311 ABGB kann sich eine Haftung aus unterlassener Verkehrssicherung ergeben. Der Begriff der Verkehrssicherungspflicht im österreichischen Recht besagt, daß jeder, der eine Gefahrenlage schafft, die Vorkehrungen zu treffen hat, welche zur Abwehr der daraus Dritten drohenden Gefahren nötig sind. ³⁾ Ferner hat jeder, der auf einem ihm gehörigen Grund und Boden einen Verkehr für Menschen eröffnet oder unterhält, für die Verkehrssicherung zu sorgen. ⁴⁾ Der Rechtsbegriff Verkehrssicherungspflicht ist allerdings erst in neuerer Zeit geprägt worden. Für schuldhaftes Schadensverursachung durch Hilfspersonen haftet der Unternehmer gemäß § 1315 ABGB. Diese Haftung ist allerdings insofern beschränkt, als sie nur dann eingreift, wenn für die Besorgung der Verrichtung eine untüchtige Person ⁵⁾ oder eine Person, deren Gefährlichkeit dem Unternehmer bekannt ist, ausgewählt wird. ⁶⁾ Die Beweislast für das Verschulden des Angestellten hat der Verletzte zu tragen. ⁷⁾

Die Werkhaftungsvorschrift des § 1319 ABGB ist mit § 836 BGB inhaltlich fast gleich. Der Begriff des "Werkes" wird auch im österreichischen Recht extensiv ⁸⁾ ausgelegt, so daß man den Rahmen ebensoweit wie im deutschen Recht fassen und Standseilbahnen, Seilschwebbahnen und auch Schlepplifte als Werke ansehen kann. Auch hier sind nicht nur die statischen Elemente der Anlage, sondern auch die Fahrbetriebsmittel Teile des Werkes. ⁹⁾ Dagegen kann man der Schleppspur auch im österreichischen Recht keine Werkqualität zuerkennen, da es an einem künstlichen Aufbau im Sinne des § 1319 ABGB fehlt. ¹⁰⁾

1) Vgl. OGH, VerkRZ 1966, Nr. 157

2) In der Fassung d. Strafrechtsänderungsgesetzes 1971, BGBl 1971 Nr. 273

3) Vgl. OGH, ÖJZ 1962, 212, OGH EV. Bl. 1959 Nr. 174

4) OGH EV. Bl. 1964 Nr. 102

5) Vgl. Kapfer ABGB, § 1315 Anm. 8

6) Vgl. Gschnitzer, Schuldrecht, S. 185

7) Kleppe a. a. O. S. 108

8) OGH ÖJZ 1965, 70

9) Vgl. Pichler a. a. O. S. 116

10) OGH a. a. O., Kapfer ABGB, § 1319

Auch hier muß der Schaden durch Einsturz oder Ablösung von Teilen des Gebäudes oder Werkes verursacht werden, was den Anwendungsbereich natürlich sehr einschränkt. § 1319 ABGB normiert wie § 836 BGB eine Verschuldenshaftung mit Beweislastumkehr. Der Geschädigte muß die objektive Schadensverursachung beweisen, während der Unternehmer für sein fehlendes Verschulden den Gegenbeweis zu führen hat.

§ 3 Die Deliktshaftung im schweizerischen Recht

Die allgemeine außervertragliche Haftung für Verschulden bestimmt sich im Schweizer Recht nach Art. 41 Obligationsrecht (OR), der eine zivilrechtliche Verantwortlichkeit für den Fall begründet, daß jemand einem anderen widerrechtlich einen Schaden zufügt, sei es aus Absicht oder aus Fahrlässigkeit. ¹⁾

Auch das schweizerische Recht kennt das Rechtsinstitut der Verkehrssicherungspflicht dem Inhalt nach, auch wenn sich der Begriff erst langsam durchzusetzen beginnt. ²⁾ Sie wird als allgemeines Gebot umschrieben, bei Schaffung einer Gefahrenlage alles zu tun, um Dritte vor Schäden zu schützen. ³⁾ Als gesetzliche Basis werden die allgemeinen Deliktshaftungsvorschriften herangezogen, die bei der Anwendung auf Unterlassungen einer besonderen Handlungspflicht bedürfen. Diese wiederum wird in der Regel dem Ingerenzprinzip entnommen, nämlich der Schaffung einer Gefahrenquelle. Im ganzen ist die Verkehrssicherungspflicht im schweizerischen Recht stärker an der strafrechtlichen Garantenpflicht orientiert als im deutschen Recht. ⁴⁾

Nach Art. 55 OR ist der Unternehmer grundsätzlich für seine Hilfskräfte verantwortlich, kann sich jedoch dieser Haftung entziehen, indem er beweist, daß er alle objektiv erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen getroffen hat. Er muß also entsprechende Weisungen gegeben und die Angestellten bei ihrer Tätigkeit überwacht haben. Eine weitere Exkulpationsmöglichkeit ist dann gegeben, wenn auch die Vorsicht der Angestellten den Unfall nicht hätte verhindern können. ⁵⁾ In diesem Falle muß der Geschädigte für das Verschulden der Gegenseite den Beweis antreten.

Im Zuge der Werkhaftung des Art. 58 OR haftet der Eigentümer eines Gebäudes oder anderen Bauwerkes für jeden Schaden, der durch Konstruktionsfehler oder

1) Vgl. Oftinger, Bd. I, S. 36

2) Oftinger II, S. 7

3) Keller a. a. O. S. 64, BGE 90 II 88, 95 II 96

4) Vgl. Padrutt, Skirecht 1972, S. 74, Stiffler SJZ 1971, 105

5) Vgl. Perret, ISR 1963/155

mangelnde Instandhaltung verursacht wird. Werk im Sinne dieser Bestimmung sind stabile, mit der Erde direkt oder indirekt verbundene, künstlich hergestellte oder angeordnete Gegenstände. ¹⁾ Das entscheidende Merkmal der Stabilität trifft jedenfalls auf Seilbahnen zu, ²⁾ so daß man sie mit der herrschenden Meinung als Werke im Sinne des Art. 58 OR ansehen kann. ³⁾ Dies gilt auch für die Schlepplifte, soweit es sich um ortsfeste, stabile Anlagen handelt. ⁴⁾

Strittig ist im Schweizer Recht, ob die Schleppliftrasse Werk im Sinne des Art. 58 OR ist. Kleppe bejaht dies unter Verweisung auf ein Urteil, ⁵⁾ das ein Reitviereck als Werk ansieht. Er weist außerdem darauf hin, daß ein Teil der Schweizer Literatur ⁶⁾ sogar die Skipiste als Werk betrachtet und dies damit begründet, der Begriff des Werkes umfasse nicht nur künstlich hergestellte Objekte, sondern auch künstlich angeordnete Gegenstände. Der Vergleich, den Kleppe hier zwischen einer Reitbahn und der Schleppliftrasse zieht, trifft nicht zu. Das Reitviereck ist planiert, mit einem Bodenbelag ausgestattet und eingezäunt, erfüllt also alle von der Rechtsprechung geforderten Kriterien eines Werkes. ⁷⁾ Schleppspur und Piste tun dies dagegen nur, wenn bestimmte Bauten wie Unterführungen, Brücken oder Skiwege im Felsgelände erstellt oder besonders starke Planierungen durchgeführt werden, die eine Umgestaltung des ganzen Berghanges bedeuten. Dort wo der Boden nicht durch menschliche Arbeit umgestaltet wurde, sondern nur der Schnee gewälzt oder gespurt ist, kann kein Werk im Sinne des Art. 58 OR vorliegen. ⁸⁾

Ein für den Schaden kausaler Werkmangel liegt dann vor, wenn die Seilbahn zur Zeit ihrer Erstellung den anerkannten Sicherheitsregeln nicht entspricht oder bei der Weiterentwicklung der Technik den neuen, eine größere Sicherheit garantierenden Erkenntnissen nicht angepaßt wird. ⁹⁾ Allerdings ist die Beachtung aller Sicherheitsvorschriften noch kein absoluter Schutz vor einer Inanspruchnahme, vielmehr kann der Richter trotzdem das Vorliegen eines Mangels bejahen, selbst dann, wenn die Bahn behördlich geprüft und genehmigt wurde. ¹⁰⁾ Der Nachweis

1) Vgl. Oftinger, Bd. II/413

2) BGE 77 II 310

3) BGE 60 II 221

4) Vgl. Dürrenmatt ZBJV 1947/447, Stiffler a. a. O., S. 67, Dannegger ZBJV 1971, 104

5) Kassationsgericht Zürich, SJZ 1965, 28

6) Büren, Obligationsrecht, Zürich 1964, S. 243, Oftinger II, S. 61

7) BGE 62 II 254

8) Vgl. Dannegger, ZBJV 1967/282, ZBJV 1971, 104

9) Stiffler a. a. O., S. 69

10) BGE 36 II 190, 57 II 109

des Verschuldens ist nicht erforderlich, vielmehr nimmt die herrschende Meinung das Vorliegen einer Kausalhaftung an. ¹⁾

§ 4 Delikt und Quasidelikt im französischen Recht

Auf die außervertragliche Haftung im französischen Recht muß ausführlich eingegangen werden, da sie gegenüber den Delikthaftungsregelungen des deutschen Rechtskreises erhebliche Unterschiede aufweist. Ihre gesetzliche Regelung haben die Delikthaftungsvorschriften in Art. 1382 - 1386 Code civil (Ccf) gefunden. Grundbegriff des französischen Deliktsrechts ist die "faute", die nicht nur die subjektive, sondern auch die objektive Tatseite einschließlich Kausalität und Rechtswidrigkeit umfaßt. ²⁾ "Faute" ist also nicht allein Verschulden, sondern schadenstiftende, rechtswidrige und schuldhaftes Handeln. Besonders zu beachten ist hierbei, daß man unter "délit" nur die vorsätzliche, unerlaubte Handlung versteht, während die fahrlässige, unerlaubte Handlung als "quasi-délit" bezeichnet wird. Die Fahrlässigkeit wird wiederum unterteilt in "imprudence" bei positivem Tun und "négligence" bei Unterlassen. ²⁾ Während das französische Deliktsrecht ursprünglich nur die reine Verschuldenshaftung kannte, steht heute außer Zweifel, daß die "faute délictuelle" nur noch für Schädigungen durch eigenes Handeln den Rechtsgrund bildet. Bei der Haftung für fremde Handlungen und für Schäden durch Sachen tritt dagegen der Risikogrundsatz ein, d. h. ein Verschulden wird vermutet. ³⁾

Grundtatbestand ist Art. 1382 Ccf, der die Haftung für vorsätzliche Schädigungen regelt und für "quasi-délits", also fahrlässige Handlungen durch Art. 1383 Ccf ergänzt wird. Nach Art. 1382 Ccf verpflichtet jedes beliebige menschliche Verhalten, wenn es eine "faute" darstellt, zum Ersatz. Diese beinahe grenzenlose Generalklausel wird von der Literatur dahin eingeschränkt, daß folgende drei Voraussetzungen für das Eingreifen der Haftung gegeben sein müssen, nämlich eine haftungsbegründende Handlung und ein Schaden, die durch Kausalzusammenhang verknüpft sind. ⁴⁾

Die Schädigung durch einen Dritten wird in Art. 1384 Ccf geregelt, wobei Abs. I nur eine Rahmenvorschrift ohne selbständigen Anspruchscharakter darstellt. Die eigentlichen Haftungsnormen sind die Absätze IV und V, wobei sich die Geschäftsherrnhaftung aus Absatz V ergibt. Dieser enthält eine unwiderlegliche

1) Vgl. Otfinger Bd. II/1 S. 7/8, a. A. BGE 60 II 221 Gefährdungshaftung

2) Ferid a. a. O. S. 819

3) Ferid a. a. O. S. 821

4) Ferid a. a. O. S. 829

Verschuldensvermutung zu Lasten des "commettant", des Geschäftsherrn, ¹⁾ Neben dem Geschäftsherrn haftet auch der schädigende Angestellte, jedoch nicht als Gesamtschuldner, da es eine solche Rechtskonstruktion im französischen Recht grundsätzlich nicht gibt. Hier liegt vielmehr eine sog. "obligatio in solidum" vor, d. h. mehrere Personen schulden die gleiche Leistung. ²⁾

Ein schwieriges Problem ist die Konkurrenz zwischen Vertrags- und Deliktshaftung. Vielfach wird unter Bezugnahme auf die Rechtsprechung ³⁾ vertreten, daß die Vertragsvorschriften als *leges speciales* immer den Vorrang hätten, neben diesen also Ansprüche nicht auch auf Deliktsvorschriften gestützt werden können. ⁴⁾ Diese Regelung wird als "noncumul des responsabilités" bezeichnet. ⁵⁾ Dem steht aber eine starke Gegenmeinung gegenüber, die Haftungsmehrheit unter Hinweis auf den zwingenden Charakter der Deliktsvorschriften befürwortet. Die gegenwärtige Rechtsprechung ist uneinheitlich und hat sich weitgehend in eine verzweigte Kasuistik verloren. Sie nimmt zwar grundsätzlich den Vorrang der Vertragsansprüche an, hat ihn aber in Fällen, wo die Deliktsregelung für den Geschädigten günstiger war, auch umgangen. ⁶⁾

Das französische Recht kennt als Gegenstück zur Werkhaftung die Rechtskonstruktion der Sachhalterhaftung, die "responsabilité du fait des choses, que l'on a sous sa garde" des Art. 1384 Abs. 1 Ccf. Voraussetzung für das Eingreifen dieser Haftungsnorm ist, daß ein Schaden durch eine Sache entstanden ist, und zwar durch deren "Verhalten". ⁷⁾ Die Sache muß sich der menschlichen Kontrolle entziehen, ⁸⁾ darf also nicht vorsätzlich zur Schädigung benutzt werden. In Anspruch genommen werden kann der "gardien", der Hüter der Sache, also der Gewahrsamsinhaber.

Gehaftet wird für alle körperlichen Sachen, soweit nicht im Einzelfall eine Sondervorschrift eingreift. Die Haftung für "choses inanimées" umfaßt Seilschwebbahnen, Standseilbahnen und Schlepplifte. Auch die Schlepptrasse sowie etwaige auf ihr befindliche Hindernisse fallen darunter, da hier keine besonderen Qua-

-
- 1) Nach älterer Auffassung "culpa in custodiendo vel in eligendo" nach neuerer Auffassung reine Risikohaftung
 - 2) Ferid a. a. O. S. 554
 - 3) Cour de Cass., Sirey 1924, 1, 105
 - 4) So auch Kleppe a. a. O. S. 113
 - 5) Vgl. Ferid a. a. O. S. 825
 - 6) Vgl. Cour de Cass., Dalloz 1951, 1, 717
 - 7) "fait" im Tatbestand des Art. 1384 I Ccf bezeichnet eine gewisse aktive Beteiligung
 - 8) Mazeaud-Tunc II Nr. 1228 bezeichnen dies als "choses qui échappent à la maîtrise de l'homme"

litäten wie für den Begriff des Schweizer Rechts gefordert werden. 1) Die Anwendung des Art. 1384 Ccf ist für Seilbahnen insoweit ausgeschlossen, als das Gesetz über Kabinenseilbahnen eingreift.

Art. 1384 Ccf stellt eine Risikohaftung dar, so daß der Beweis mangelnden Verschuldens zur Entlastung nicht geführt werden kann. 2)

§ 5 Außervertragliche Verschuldenshaftung im italienischen Recht

Grundvorschrift für die außervertragliche Haftung ist der Art. 2043 Codice civile (C. c. it.), der für jeden widerrechtlich und schuldhaft verursachten Schaden den Schädiger zum Ersatz verpflichtet. Diese Vorschrift wird ergänzt durch Art. 185 Codice penale, der eine grundsätzliche Schadenersatzpflicht bei der Begehung unerlaubter Handlungen ausspricht. 3) Auch im italienischen Recht gilt grundsätzlich das reine Verschuldensprinzip.

Die Haftung für die Angestellten ergibt sich aus Art. 2049 C. c. it. Im Gegensatz zum französischen Recht können hier vertragliche und deliktische Ansprüche grundsätzlich konkurrieren, auch wenn beide aus derselben Tatsache hergeleitet werden. 4)

Neben der allgemeinen Verschuldenshaftung steht auch im italienischen Recht eine Vorschrift, die Sachhalterhaftung anordnet, nämlich Art. 2051 C. c. it. Der Schaden muß wie im französischen Recht durch eine Sache verursacht werden, die in Gewahrsam des Haftungsschuldners steht. Diese "cosa in custodia" darf nicht von einem Menschen gelenkt oder gehandhabt werden. 5) Bei der Haftung für die "cosa in custodia" handelt es sich um einen Fall der objektiven Haftung bei unerlaubter Schadenszufügung. 6) also praktisch um eine Gefährdungshaftung. Sie umfaßt neben Standseilbahnen, Seilschwebbahnen und Schleppliften auch die Schlepptasse.

Daneben kennt das italienische Recht noch die Haftung für eine gefährliche Tätigkeit gemäß Art. 2050 C. c. it., wenn diese entweder ihrer Natur nach oder auf Grund der angewandten Mittel gefährdend wirkt. Diese Haftung läßt sich nur

1) Kleppe S. 200

2) Ferid S. 865

3) Vgl. Luther a. a. O. S. 64

4) Corte di Cassazione, Foro italiano massimo 1961, 631 mitget. bei Kleppe a. a. O. S. 114

5) Heldrich a. a. O. S. 77

6) Luther a. a. O. S. 66

durch den Gegenbeweis ausschließen, daß alle Maßnahmen zur Vermeidung eines Schadenseintritts getroffen wurden. Die Schadensursache muß in einer der Tätigkeit typischen Gefahr liegen. Da dies meist mit der Handhabung irgendwelcher Sachen verbunden sein wird, liegt hier ein spezieller Fall der Sachhalterhaftung vor. Dennoch ist in der Literatur umstritten, ob es sich hier um eine Risiko- oder Verschuldenshaftung handelt. Im Gegensatz zu der zu Art. 2051 C. c. it. vertretenen Ansicht nimmt die herrschende Meinung hier Verschuldenshaftung an. ¹⁾

4. Kapitel: Die Haftungsproblematik im Einzelfall

§ 1 Die spezialgesetzliche Haftung

Nachdem die Frage der Anwendbarkeit der in den Alpenländern bestehenden, spezialgesetzlichen Regelungen auf die einzelnen Seilbahntypen geklärt ist, sind hier nur noch einige Probleme über den Umfang der Haftung zu untersuchen. Diese Überlegungen werden naturgemäß nur einen verhältnismäßig geringen Raum einnehmen, da die Gefährdungshaftung als Risikohaftung keine Pflichtverletzung voraussetzt, so daß sich in diesem Rahmen eine Untersuchung der besonderen Pflichten des Unternehmers erübrigt. Soweit die deutschen Regelungen in die Betrachtung einbezogen werden, erfolgt dies mit Rücksicht auf die herrschende Meinung, die die Spezialgesetze für alle Seilbahnen mit Ausnahme der Schlepplifte für anwendbar hält. Wie allerdings später noch dargestellt werden wird, ist eine Gefährdungshaftung für Seilbahnen, etwa in Form eines eigenen Seilbahnhaftpflichtgesetzes oder einer neuzuschaffenden Generalklausel durchaus zu befürworten, so daß auch im Rahmen der hier vorgetragenen Ansicht die Lösung der Haftungsunfälle vom Ergebnis her gebilligt würde, aber erst nach Schaffung einer gesetzlichen Grundlage.

Trotz der im einzelnen unterschiedlichen Regelungen in Deutschland, Österreich und der Schweiz setzt die Anwendbarkeit der Gefährdungshaftungsvorschriften in allen drei Ländern voraus, daß ein Betriebsunfall vorliegt, also die besondere Betriebsgefahr konkretisiert wird. Die besondere Betriebsgefahr wird in Deutschland und Österreich als eisenbahnmäßige beschrieben, während in der Schweiz bereits von einer eigenen Seilbahnbetriebsgefahr ausgegangen wird.

1) Luther a. a. O. S. 65

Betriebsunfall bei der Seilbahn ist nach allen drei Rechtsordnungen jeder Unfall, der sich bei der Beförderung ereignet, sei es durch mechanisches oder menschliches Versagen.

Interessant sind aber besonders jene Fälle, die sich der Verschuldenshaftung entziehen. Ein Unfall, der in diese Kategorie fällt, ereignete sich an einem Sessellift in Deutschland. ¹⁾ Hier rutschte ein Sessel im steilsten Stück der Anlage, weil sich eine Schraubenverbindung in der Seilklemme gelöst hatte und prallte gegen einen anderen Sessel. Prima facie müßte man bei einem solchen Sachverhalt einen konstruktiven oder betrieblichen Fehler annehmen, weil eine Schraubenverbindung gegen das Losdrehen gesichert sein muß und weil außerdem die Festigkeit der Verbindung von Zeit zu Zeit überprüft werden muß. Nun handelte es sich hier aber um eine unter Vorspannung stehende Schraubenverbindung, deren Lösung nach einer über Jahrzehnte als wissenschaftlich gesichert geltenden Ansicht nicht möglich war. Erst neueste Forschungsergebnisse haben gezeigt, daß diese Theorie nicht ganz richtig ist, daß vielmehr unter gewissen Umständen doch ein Losdrehen möglich ist. Der Unternehmer, der sich auf einen allgemein anerkannten technischen Erfahrungssatz verließ, beachtete die im Verkehr erforderliche Sorgfalt, handelte also nicht fahrlässig.

Bei dem Rutschen des Sessels handelte es sich aber um ein Ereignis beim Betrieb der Bahn, bei dem sich eine spezifische Betriebsgefahr konkretisierte, so daß also die Gefährdungshaftung eingreift. Zu denken wäre nur an einen evtl. Haftungsausschluß kraft höherer Gewalt. Die Haftungsausschlüsse sollen zwar erst später behandelt werden, doch sei schon an dieser Stelle gesagt, daß höhere Gewalt, wie auch der im österreichischen Recht verwendete Begriff des unabwendbaren Ereignisses, immer ein von außen auf den Betrieb einwirkendes Ereignis verlangt, hier also nicht vorliegt.

Der Begriff des "Unfalles bei dem Betrieb" umfaßt aber nicht nur Unfälle im technischen Bereich, sondern auch Unfälle, die durch Naturgewalten verursacht werden; wenn nur ein unmittelbarer äußerer Zusammenhang mit dem Seilbahnbetrieb besteht und die Haftung nicht durch höhere Gewalt ausgeschlossen ist. Dies soll an dem folgenden Beispiel verdeutlicht werden.

Bei einer Seilschwebebahn erfaßte eine Lawine mehrere Personen, die in der Talstation warteten, sowie die mit Fahrgästen besetzten Kabinen der Seilbahn, wobei mehrere Tote und Verletzte zu beklagen waren. Ein Betriebsunfall liegt in einem solchen Fall nur vor, wenn ein unmittelbarer Zusammenhang mit einem Betriebsvorgang oder einer Betriebseinrichtung besteht, ²⁾ da der Unfall jeden-

1) Vgl. Bericht d. 20. intern. Seilbahntagung, Warschau 1970, S. 15

2) Vgl. BGH NJW 1951, 149

falls nicht durch die eigentümliche Betriebsgefahr im Sinne der herkömmlichen Meinung ¹⁾ verursacht wurde. Der unmittelbare örtliche und zeitliche Zusammenhang mit dem Betrieb ist für die Fahrgäste in den Gondeln dadurch hergestellt, daß sie im Augenblick des Unfalles befördert wurden. Doch auch für die in der Talstation Wartenden ist der Zusammenhang mit dem Betrieb zu bejahen, da auch Vorgänge, die der Beförderung unmittelbar vorausgehen oder sich an sie anschließen, als Betriebsereignisse anzusehen sind. ²⁾ Ein Lawinenunfall ist bei einer Seilbahn im Gebirge auch kein besonders eigenartiges, ganz unwahrscheinliches, und daher regelmäßig außer Betracht zu lassendes Ereignis, das einen ursächlichen Zusammenhang mit dem Betrieb ausschließen würde. ³⁾ Das Vorliegen eines Betriebsunfalles ist daher zu bejahen.

Doch ist auch in diesem Fall zu prüfen, ob etwa die Haftung durch höhere Gewalt ausgeschlossen sein könnte, so daß ein weiterer Vorgriff nicht zu umgehen ist. Höhere Gewalt ist jedes von außen auf den Betrieb einwirkende, außergewöhnliche und durch die größtmögliche Sorgfalt nicht abwendbare, schadenstiftende Ereignis. ⁴⁾ Bei einer Lawine handelt es sich zweifellos um eine betriebsfremde Einwirkung, sie bietet sogar das typische Erscheinungsbild der höheren Gewalt, da sie einen Ausbruch der Naturgewalten darstellt. Im Zeitalter der zunehmenden Beherrschung der Naturkräfte genügt dies aber allein nicht mehr, vielmehr stellt auch ein solches Ereignis nicht höhere Gewalt im haftungsrechtlichen Sinn dar, wenn es vorhersehbar oder bei Anwendung größtmöglicher Sorgfalt abwendbar war. Das Kriterium der Vorhersehbarkeit bestimmt sich im einzelnen danach, ob die Bahn in einem lawinengefährdeten Gebiet liegt oder nicht. Im vorliegenden Fall waren bereits früher Lawinen abgegangen und hatten die Station verschüttet. Dagegen bestand nach Ansicht der Sachverständigen am Tage des Unglücks keine erkennbare, akute Lawinengefahr, da es bereits mehrere Tage nicht geschneit hatte und Wetter- und Schneelage auch keinen Anhaltspunkt für eine drohende Festschneelawine ergaben. Entscheidend für die Vorhersehbarkeit ist deshalb, ob sie für den konkreten Einzelfall oder nur generell bestehen muß, damit höhere Gewalt ausgeschlossen ist. Aus der Natur der Gefährdungshaftung ergibt sich, daß eine generelle Vorhersehbarkeit genügen muß, da gerade das Betreiben einer Bahn im lawinengefährdeten Gebiet ein besonderes Risiko darstellt, das auch dann zurechenbar ist, wenn die Gefahr mit zumutbaren Mitteln nicht zu beseitigen ist. Es liegt hier nämlich ein besonderer Fall der speziellen Betriebsgefahr vor. Diese Verantwortlichkeit des Unterneh-

1) Vgl. RGZ 26, 139

2) BGH VersR 1957, 809

3) RG JW 1934, 1648

4) Vgl. RGZ 64, 404, RGZ 101, 94

mers für ein immer wieder auftretendes Ereignis, das er im Einzelfall nicht voraussehen und nicht verhindern kann, hat die Rechtsprechung in mehreren Entscheidungen ¹⁾ bestätigt.

Mit diesem Zwischenergebnis wäre an sich das Vorliegen höherer Gewalt bereits ausgeschlossen, doch soll auch das dritte Kriterium dieses Haftungsausschlußgrundes, die Unabwendbarkeit des schadenstiftenden Ereignisses, noch kurz behandelt werden. Bei der von dem Unglück betroffenen Seilbahn war kein lawinenkundiger Angestellter beschäftigt, und es fehlte an wirksamen Lawinenverbauungen sowie Möglichkeiten, lawinengefährliche Schneemassen rechtzeitig zu sprengen. Nun hatten aber die Sachverständigen festgestellt, daß am Unfalltag keine erkennbare Lawinengefahr bestand, so daß auch ein lawinenkundiger Angestellter den Abgang der Lawine nicht hätte vorhersehen können. Auch war die Technik sowohl der Lawinenverbauungen wie des Lawinensprengens zu diesem Zeitpunkt noch nicht so weit entwickelt, daß sie einen wirksamen Schutz gewährleisten hätte können, und schließlich bestand noch kein zentraler Lawinenwarndienst. Deshalb konnte auch das mit der Sache befaßte Strafgericht ²⁾ keine strafrechtlich relevante Fahrlässigkeit feststellen. Zwar ist der Maßstab für die größtmögliche Sorgfalt im Sinne der Unabwendbarkeit erheblich schärfer, als der für strafrechtliche Fahrlässigkeit oder im Verkehr erforderliche Sorgfalt, ³⁾ aus den obigen Ausführungen ergibt sich aber, daß hier keine wirksame Möglichkeit zur Verhinderung des schadenstiftenden Ereignisses bestand. Damit wäre die dritte Voraussetzung für das Vorliegen höherer Gewalt gegeben, doch ist dies wegen der generellen Vorhersehbarkeit nicht von Bedeutung. Als Ergebnis steht vielmehr fest, daß die Gefährdungshaftung nicht ausgeschlossen ist, sondern daß auch eine Lawine dem Unternehmer als Betriebsunfall zuzurechnen sein kann. ⁴⁾ Um die Behandlung des Betriebsunfalles abzuschließen, sei noch einmal auf die Grenzbereiche dieses Begriffes eingegangen.

Wie bereits festgestellt, umfaßt der Unfall beim Betrieb auch noch den Ein- und Aussteigevorgang, also den Zeitraum, in dem sich ein Fahrgast noch im Bereich der mechanischen Anlage befindet. Dagegen liegt kein Betriebsunfall mehr vor, wenn jemand im Bereich einer Station wegen Eisglätte stürzt und sich verletzt, da hier kein enger Zusammenhang mit der besonderen Betriebsgefahr mehr besteht. ⁵⁾ Das gleiche gilt, wenn ein Fahrgast sich vor der Seilbahnkasse in eine Warteschlange eingereiht hat und nun etwa durch einen Skiläufer, der nicht

1) RGZ 54, 406, BGHZ 7, 339

2) LG München II, Urteil vom 7. 7. 1966 unveröff. Az. 31 Kms 1/66

3) Geigel a. a. O. S. 615

4) Vgl. Larenz II, S. 490

5) Vgl. OLG Celle, VersR 1957, 607

bremsen kann, verletzt wird. Auch in diesem Fall liegt weder ein Beförderungsvorgang noch eine besondere Konkretisierung der Betriebsgefahr vor. Dies läßt sich durch ein Urteil des BGH ¹⁾ belegen, das sich auf einen Fall bezog, wo Personen, die an einer Straßenbahnhaltestelle warteten, von einem Auto verletzt wurden. Auch hier wurde ein Betriebsunfall aus obigen Gründen verneint.

Außer für die Fahrgäste besteht die Risikohaftung auch gegenüber jedem Dritten, der mit dem Seilbahnbetrieb in Berührung kommt, ohne jedoch Fahrgast zu sein. So sind Unfälle beim Betrieb etwa das Herabfallen von Gegenständen oder die Kollision mit Fahrbetriebsmitteln. Nicht dagegen gehören hierher Unfälle, die mit dem eigentlichen Betrieb nichts zu tun haben, wie z. B. der Aufprall eines Skiläufers auf eine nicht gesicherte Stütze, da durch ein unbewegliches Hindernis im Gelände eben nicht die besondere Betriebsgefahr verwirklicht wird.

Nach der schweizerischen Regelung ist Betriebsunfall auch ein Unfall, der sich beim Bau einer Seilbahn ereignet, obwohl hier an sich zwar die Gefahr einer Baustelle, aber noch keine spezifische Betriebsgefahr vorliegt. In Deutschland und Österreich fällt ein Unfall während des Baues nur dann unter die Gefährdungshaftung, wenn die spezifische Betriebsgefahr auch hier schon verwirklicht war, also beim Betrieb einer Baubahn, ²⁾ wie sie in Gestalt einer Hilfsseilbahn bei der Errichtung größerer Seilbahnen häufig verwendet wird.

Nach dem französischen Gesetz über die Kabinenseilbahnen wird für Schäden gehaftet, sofern diese unmittelbar durch das Passieren von Seilen und Kabinen, sowie durch die Ablösung von Teilen erfolgen. In den Rahmen dieser Haftung fallen auch Gegenstände, die aus einer Kabine geworfen werden, wie der Zigarettenstummel eines Fahrgastes, der einen Waldbrand auslöst.

Abschließend muß noch auf die Beweislastverteilung bei der spezialgesetzlichen Haftung eingegangen werden. Der Geschädigte muß grundsätzlich die anspruchsbegründenden Tatsachen nachweisen und beweisen. Das bedeutet, daß er bei der Gefährdungshaftung des § 1 HaftPflG für den Eintritt des schädigenden Ereignisses beim Bahnbetrieb, für das Vorliegen eines Schadens und für den Kausalzusammenhang zwischen diesen beiden Kriterien den Nachweis zu erbringen hat. ³⁾ Der Unternehmer muß, wenn er sich von der Haftung befreien will, das Vorliegen höherer Gewalt oder eines eigenen Verschuldens des Verletzten einwenden und beweisen. Die gleiche Beweislastverteilung gilt für Österreich ⁴⁾ und die Schweiz. ⁵⁾

1) Vgl. BGH VRS 8, 117

2) Vgl. RGZ 1, 248

3) BGH NJW 1952, 301

4) Veit a. a. O. Anm. 10 zu § 1 EKHG

5) Vgl. Stiffler a. a. O. S. 43

Auch bei der Haftung aus dem französischen Spezialgesetz brauchen nur die objektiven Tatbestandsmerkmale nachgewiesen zu werden, also daß durch den Vorbeilauf eines Seiles oder das Passieren einer Kabine ein Schaden entstanden ist, nicht aber das Verschulden des Unternehmers. ¹⁾ Dies zeigt, daß es sich auch bei diesem Gesetz nicht mehr um eine echte Verschuldenshaftungsregelung handelt, obwohl sie dogmatisch noch als solche eingestuft wird. Mit dieser Darstellung der Beweislastverteilung kann die Behandlung der spezialgesetzlichen Haftung abgeschlossen werden.

§ 2 Die vertragliche Haftung

1) Beginn und Ende

Die vertragliche Haftung bringt eine Fülle von Problemen mit sich, insbesondere im Hinblick auf die Pflichten, die dem Unternehmer aus dem Vertrag erwachsen. Im Rahmen dieser Untersuchung sind dabei die Pflichten von Interesse, die sich auf die Sicherheit des Fahrgastes beziehen. Da in die Mehrzahl aller Unfälle beim Seilbahnbetrieb Fahrgäste verwickelt sind, haben die vertraglichen Pflichten eine so große Bedeutung, daß manche Pflichten, die auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherungspflicht behandelt werden könnten, hier erörtert werden. Für den Fahrgast ist nämlich meist die Vertragshaftung günstiger, da sie auch die Haftung für Vermögensschäden einschließt und keine Exkulpation für ein Verschulden des Gehilfen zuläßt. Bevor die Untersuchung der einzelnen Pflichten in Angriff genommen werden kann, muß aber zunächst geklärt werden, wann die Vertragspflichten beginnen und wann sie enden.

Der Beginn der Vertragspflichten muß hier nicht zwingend mit dem Vertragschluß in Form des Kartenkaufes zusammenfallen, da man gerade Skipässe häufig schon erwirbt, bevor man sich überhaupt in die Nähe der Anlage begibt, etwa zusammen mit der Buchung eines Skiausfluges. Im einzelnen kommen vier verschiedene Zeitpunkte in Betracht, nämlich das Anschließen an eine Warteschlange, der Erwerb der Fahrkarte, das Abknipsen der Karte durch den Kontrolleur und der Beginn der eigentlichen Beförderung. Die genaue Bestimmung dieses Zeitpunktes ist nicht etwa eine dogmatische Haarspalterei, sondern hat praktische Auswirkungen, wenn ein Fahrgast vor der eigentlichen Beförderung verletzt wird. Zwei Beispielsfälle mögen dies verdeutlichen:

Fall 1: Ein Skiläufer rast in eine Warteschlange an einer Seilbahn und verletzt einen Wartenden. Der Unfall war außer auf die Fahrlässigkeit des Skiläufers

1) Mazeaud-Tunc a. a. O. Rd. 1393-7

auch auf eine ungenügende Absicherung des Warteraumes zurückzuführen.

Fall 2: Ein Fahrgast, der bereits eine Fahrkarte gelöst hat, stürzt auf glattem Boden in der Nähe von beweglichen Teilen einer Liftanlage und wird, da sich diese in Körperhöhe befinden und keine Schutzverkleidungen besitzen, erheblich verletzt. ¹⁾

Geht man hier von dem normalen Zustandekommen eines Vertrages durch Angebot und Annahme aus, so kann man das Angebot in der Erklärung, ein Billet kaufen zu wollen, und die Annahme in der Aushändigung der Karte sehen. Für diesen Zeitpunkt haben sich das französische Tribunal de grande instance Digne, ¹⁾ das italienische Tribunal von Sandrio ²⁾ und eine Meinung in der schweizerischen Literatur ³⁾ entschieden. Die Ansicht löst aber nicht das Problem der im Vorverkauf erworbenen Karte, wo Vertragsschluß und Beginn der Schutzpflichten auseinanderfallen. Die Schutzpflichten können nämlich frühestens dann beginnen, wenn der Fahrgast in den Gefahrenbereich der Anlage kommt. Der französische Kassationshof ⁴⁾ hat daher in einer Entscheidung die Auffassung vertreten, erst das Knipsen der Liftkarte, das meist nicht gleichzeitig mit dem Kauf erfolge, setze die gegenseitigen Vertragspflichten in Lauf. Erst in diesem Augenblick werde nämlich der Wille zur Vertragsdurchführung konkretisiert. Dieser Zeitpunkt ist aber sehr spät angesetzt, da sich bis dahin der Fahrgast bereits eine Weile im Gefahrenbereich der Anlage bewegt. Nun verändert sich das Problem noch dadurch, daß viele Fahrgäste eine Punkte- oder Dauerkarte, einen sog. Skipaß besitzen. Hier ist, wie bereits gezeigt, der Kauf der Fahrkarte nicht der geeignete Zeitpunkt für den Beginn der Vertragspflichten. Folgte man hier der Ansicht des französischen Kassationshofs, so wäre dem Abknipsen der Karte hier das Vorzeigen des Skipasses gleichzusetzen. Andererseits bezeichnet aber der Kassationshof als entscheidendes Kriterium für den Beginn der Vertragspflichten die Manifestation des Willens, den Beförderungsanspruch zu nutzen. Gerade mit dem Einreihen in die Schlange der Wartenden konkretisiert aber der Inhaber eines Skipasses seinen Willen, befördert zu werden, ohne daß hier eine weitere Absichtserklärung erforderlich wäre. ⁵⁾

Damit ergibt sich nach den bisher dargestellten Meinungen hinsichtlich der Vertragspflichten die unglückliche Situation, daß ein Fahrgast mit Skipaß unter dem vertraglichen Schutz steht, während sein Nachbar, der erst eine Karte lö-

1) Vgl. Tribunal grande instance Digne J. C. P. 1962. I. 1728

2) Nuovo Dirrito 1964, 41 mitgeteilt bei Kleppe a. a. O. S. 175

3) Dürrenmatt, ZBJV 1947, 450

4) Cour Cass., Gaz. Pal. 1961. I. 302

5) Rabinovitch J. C. P. 1965. I. 1953, J. C. P. 1962. I. 1728 D

sen will, nur auf deliktische Ansprüche angewiesen wäre. Aus diesem Grund wird nunmehr überwiegend die Auffassung vertreten, daß die vertragliche Haftung einheitlich dann eintreten soll, wenn der Fahrgast den Risikobereich des Unternehmers betritt. ¹⁾

Dieses an sich begrüßenswerte Ergebnis bedarf aber einer dogmatischen Untermauerung, da grundsätzlich Vertragspflichten erst mit Vertragsschluß entstehen, eine Vorwirkung des später geschlossenen Vertrages also abzulehnen ist. Diese Ablehnung ist vor allem damit zu begründen, daß für den Fall, daß es nicht zum Vertragsschluß kommt, keine Ausdehnung des Schutzbereichs möglich ist. Wird etwa ein in der Warteschlange verletzter Skiläufer sofort abtransportiert, so kommt zwischen ihm und dem Unternehmer nie ein Vertragsverhältnis zustande. Um den Geschädigten in derartigen Fällen nicht nur auf die deliktischen Ansprüche verweisen zu müssen, wurde das Rechtsinstitut der culpa in contrahendo, des Verschuldens bei Vertragsschluß entwickelt. Dieses Prinzip, das auch im österreichischen ²⁾ und schweizerischen Recht ³⁾ bekannt ist und in Frankreich ebenfalls von einer Mindermeinung vertreten wird, ⁴⁾ besagt, daß der Eintritt in Vertragsverhandlungen ein vertragsähnliches Vertrauensverhältnis unter den potentiellen Vertragspartnern schafft. Für das deutsche Recht wird dies mit rechtsanaloger Anwendung einer Reihe von Einzelschriften des Bürgerlichen Gesetzbuches, insbesondere der §§ 122, 179 und 307, die Einzelfälle des Verschuldens bei Vertragsschluß regeln, in Verbindung mit dem Grundsatz von Treu und Glauben begründet. Aus dem Grundgedanken, daß sich bei der Anbahnung von Vertragsverhandlungen ein Partner in die von dem anderen beherrschte Rechtssphäre begibt und dabei auf seine Sicherheit vertraut, wird hier also ein Schuldverhältnis ohne primäre Leistungspflicht ⁵⁾ angenommen, das Schutzpflichten wie ein Vertragsverhältnis beinhaltet. Dies ist dadurch gerechtfertigt, daß der andere Vertragspartner ein Interesse am Vertragsschluß hat und dies durch entsprechendes Verhalten zu erkennen gibt. Bei der Seilbahn wird der geschäftliche Kontakt durch das Angebot der laufenden Bahn seitens des Unternehmers und durch das Anstellen des Fahrgastes hergestellt. ⁶⁾ Dabei wird zur Ermöglichung des Vertragsschlusses ein Verkehr eröffnet, was

1) Vgl. Cour d'appel Chambéry J. C. P. 1961. II. 11942, Cour d'Aix J. C. P. 1955. II. 8972, Cour Cass. J. C. P. 1963. II. 13429, Trib. Sondrio, Nuovo Dirrito 1964, 41, OGH Jur. Bl. 1965, 587, Kleppe a. a. O. S. 177

2) Pichler a. a. O. S. 115

3) Keller a. a. O. S. 385, BGE 90 II 458

4) Vgl. Ferid a. a. O. S. 275 (h. M. nimmt Deliktsnatur der c. i. c. an)

5) Larenz I, S. 39

6) Pichler a. a. O. S. 115

ebenfalls in den Bereich der Schutzpflichten aus culpa in contrahendo fällt. ¹⁾ Die Rechtsprechung verlangt hierfür allerdings einen besonderen Geschäftsraum. ²⁾ Der Warteraum vor der Kasse einer Seilbahn oder eines Lifts muß aber als solcher angesehen werden, da ein unmittelbarer Zusammenhang mit dem Kartenverkauf besteht, die Fahrgäste sich mit der Absicht des Vertragsschlusses dorthin begeben, und somit die gleichen Kriterien vorliegen, wie sie etwa bei sonstigen Verkaufsräumen gegeben sind. Zusammenfassend läßt sich daher sagen, daß die Fahrgäste von dem Moment an, in dem sie sich der Warteschlange anschließen, den gleichen Schutz genießen, den sonst nur ein Vertrag gewährt. Damit kann dieser Zeitpunkt generell als der Beginn der vertraglichen Schutzpflichten angesehen werden.

Aus den oben entwickelten Grundsätzen muß man für das Vertragsende schließen, daß dieses zu dem Zeitpunkt eintritt, in dem der Fahrgast den Gefahrenbereich der Seilbahnanlage verläßt. ³⁾ Dieser Zeitpunkt wird allerdings von der Rechtsprechung in den verschiedenen Ländern wieder unterschiedlich festgesetzt. So ist die italienische Rechtsprechung der Auffassung, daß etwa beim Sessellift das Vertragsende in dem Augenblick eintritt, in dem der Benutzer den Sessel verlassen hat und wieder fest auf dem Erdboden steht. ⁴⁾ Rabinovitch dagegen läßt den Vertrag mit dem Zeitpunkt enden, in dem der Fahrgast den Gefahrenbereich der technischen Betriebsmittel verläßt. ⁵⁾ Der österreichische OGH läßt dagegen unter die Vertragspflichten über den Augenblick des Verlassens des eigentlichen Gefahrenbereiches, auch die Sorge für einen sicheren Abgangsweg fallen. ⁶⁾ Teilweise wird sogar die Verkehrssicherungspflicht noch auf die zu Tale führenden Pisten erstreckt, doch kann sich eine solche Folge keinesfalls aus dem Beförderungsvertrag ergeben, da sie nicht notwendig mit diesem verbunden ist. Man kann also zusammenfassend sagen, daß die Vertragspflichten des Unternehmers dann enden, wenn der Fahrgast den Bereich der mit einer Seilbahnanlage notwendig verbundenen Gefahrenmomente verläßt. ⁷⁾ Jedenfalls muß diese Sicherungspflicht auch einen Abgangsweg oder eine Abgangsspur auf das allgemein zugängliche Gelände enthalten.

1) BGH NJW 1962, 32, VersR 1968, 993

2) OLG München, VersR 1955, 44

3) Rabinovich J. C. P. 1965, I, 1953, Trib. gr. inst. Albertville Dalloz Somm, 113

4) Corte di Cassazione 16. 10. 1956, Foro it. 1957 I 60 Trib. Sondrio a. a. O. beide mitgeteilt bei Kleppe S. 177

5) Gaz. Pal. 1961, I, 363, J. C. P. 1965, I, 1953

6) OGH Jur. Bl. 1965, 587

7) Vgl. Kleppe a. a. O. S. 178

2) Maßgebliche Normen für den Bau und Betrieb von Seilbahnen

Nachdem im letzten Abschnitt erörtert wurde, wann die Vertragspflichten beginnen und enden, soll im folgenden näher auf den Inhalt dieser Pflichten eingegangen werden. In der Natur der meisten Sicherungspflichten liegt es, daß sie erfüllt sein müssen, bevor der erste Fahrgast befördert wird, da nur dann eine sichere Beförderung gewährleistet werden kann. Nun hat der Unternehmer nicht nur Pflichten gegenüber seinen Fahrgästen, sondern der Staat erlegt ihm eine Reihe von Pflichten auf, die er zu erfüllen hat, wenn er eine Genehmigung zum Betrieb einer Seilbahn erhalten bzw. weiter behalten will. Es ist nun interessant, zu untersuchen, ob und inwieweit solche durch Rechtsnorm auferlegten, öffentlichen Pflichten gleichzeitig auch haftungsrechtliche Bedeutung haben können. Zwar wurde bereits früher festgestellt, daß die seilbahnrechtlichen Normen Schutzgesetze sein können, doch geht es hier darum, ob sie auch vertragliche Schutzpflichten beinhalten können.

Zunächst soll auf diese Normen, die sich mit dem Bau und Betrieb von Seilbahnen befassen, etwas näher eingegangen werden.

In Deutschland stellen die "Verordnung für den Bau und Betrieb von Seilbahnen (BOSeil)" und die entsprechende Verordnung für Schlepplifte (BOSchlepp) das "Grundgesetz" für die Seilbahnanlage dar. Ermächtigungsgrundlage für diese Verordnungen sind die Bergbahngesetze der Länder, in Bayern das Bayerische Eisenbahn- und Bergbahngesetz (BayEBG) vom 17. 11. 1966.

Beide Verordnungen sind aber in den meisten Bundesländern erst bis in das Entwurfstadium gediehen, lediglich die Länder Niedersachsen und Rheinland-Pfalz haben die BOSeil bereits rechtswirksam erlassen. Die beiden Normentwürfe entfalten dennoch ihre Wirkung, da sie von der Genehmigungsbehörde¹⁾ für jede Bahn zur Auflage für die Erteilung der Genehmigung gemacht werden. Zu den beiden Normen sind auch sehr ausführliche Ausführungsbestimmungen erlassen worden, die vor allem technische Einzelheiten regeln.

Zur Feststellung, ob die in den Verordnungen enthaltenen Bestimmungen Auswirkungen auf die vertraglichen Schutzpflichten haben können, soll die BOSeil näher unter die Lupe genommen werden. Was sich bei ihr ergibt, kann dann auch auf die ebenso aufgebaute BOSchlepp übertragen werden. Die BOSeil ist in fünf Abschnitte gegliedert, die die Bezeichnungen Allgemeines, Bauvorschriften, Betriebsvorschriften, Bestimmungen für Dritte und Schlußvorschriften tragen. Bei näherer Betrachtung können nur die Abschnitte Bau- und

1) In Bayern für Seilbahnen das Staatsministerium für Wirtschaft und Verkehr (Art. 24 Abs. 1 Ziff. 1 BayEBG), f. Schlepplifte die Landratsämter

Betriebsvorschriften Bestimmungen enthalten, die auch Pflichten gegenüber dem Fahrgast sein könnten, da hier die Anforderungen an die Sicherheit der technischen Anlage und der Betriebsvorgänge aufgeführt werden. Werden diese öffentlichrechtlichen Sicherungspflichten verletzt und kommt es dadurch zu einem Unfall, so liegen stets haftungsrechtlich auch Vertragspflichtverletzungen vor, da im Vertrag eine sichere Beförderung gewährleistet wird. Dennoch ergibt sich allein daraus noch keine Verknüpfung dergestalt, daß eine direkte Umsetzung der öffentlichrechtlichen Verpflichtung in eine Vertragspflicht zulässig wäre. Die in der BOSeil zusammengefaßten Sicherheitsbestimmungen enthalten jedoch technische Erfahrungssätze, bei deren Beachtung nach dem jeweiligen Stand der Technik die Sicherheit der Anlage gewährleistet ist, weswegen sie der Staat dem Unternehmer zur Pflicht macht. Verstößt der Seilbahnunternehmer gegen einen solchen Erfahrungssatz, so begründet das allein noch keine Haftpflicht, doch gibt der Verstoß ein Kriterium schuldhafter Fahrlässigkeit im Sinne des Vertragsrechts.¹⁾ Für die Fixierung der im Verkehr erforderlichen Sorgfaltspflichten im Sinne des § 276 BGB spielen nämlich technische Vorschriften eine wichtige Rolle, da hierin mit sachkundiger Autorität bestimmt wird, was für eine sichere Anlage erforderlich ist. Wird diesen Vorschriften genügt, so wird also in der Regel eine Verletzung von Sorgfaltspflichten nicht zu bejahen sein.²⁾ Dieser Grundsatz gilt nur dann nicht, wenn erkennbar ist, daß die Vorschrift überholt oder technisch falsch ist.

Es soll an dieser Stelle nicht einzeln aufgeführt werden, aus welchen Bestimmungen von BOSeil und BOSchlepp sich Vertragspflichten entnehmen lassen, doch wird bei der Besprechung der einzelnen Haftungsfälle noch darauf hingewiesen werden. Als Zwischenergebnis läßt sich somit festhalten, daß sich aus einer Reihe von Bestimmungen von BOSeil und BOSchlepp vertragliche Sorgfaltspflichten ableiten lassen. Diese Feststellung läßt sich auch auf die in den übrigen Alpenländern bestehenden seilbahnrechtlichen Vorschriften übertragen.³⁾

In Österreich befinden sich die Normen für Seilbahnen ebenfalls noch im Entwurfstadium, während für die Schleplifte ein Erlaß des Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau aus dem Jahre 1965⁴⁾ maßgebend ist.

In der Schweiz ist der Bau und Betrieb von eidgenössisch konzessionierten Seilbahnen durch Verordnung vom 23. 9. 1963, die sog. "Seilbahnverordnung" geregelt. Für Schleplifte geben Art. 5, 6 des Konkordats über die nicht eidgenössisch

1) Vgl. Herschel, NJW 1968, 617

2) Vgl. Hammer, MDR 1966, 980, vgl. BGE 87 II 313

3) Vgl. z.B. Keller a. a. O. S. 76

4) Amtliche Nachrichten 1965, Nr. 4

konzessionierten Luftseilbahnen und Skilifte lediglich einen Rahmen, die technischen Einzelregelungen erfolgen hier auf kantonaler Ebene.

Italien hat die technischen Grundsätze für Seilbahnen in den "Allgemeinen Vorschriften für Drahtseilbahnen im öffentlichen Verkehr" vom 18. 10. 1958 kodifiziert, die für die autonome Region Trentino-Südtirol mit Verordnung vom 11. 12. 1959 übernommen wurden. Die Vorschriften für Schlepplifte sind im Decreto Ministeriale vom 5. 11. 1964 enthalten. ¹⁾

In Frankreich sind die für Seilbahnen maßgebenden Vorschriften im "Bulletin Officiel du Ministère de l'Équipement et du Logement", Sonderausgabe Nr. 69 - 24 zusammengefaßt, das sich auf Circulaire ²⁾ Nr. 69 - 128 vom 24. 12. 1969 und Arrêté ³⁾ vom 24. 12. 1969 bezüglich des Baues und Betriebs von Personen-seilbahnen bezieht. Ähnliche Circulaires regeln die Erfordernisse für Bau und Betrieb von Schleppliften und erklären hierfür die Präfekturen zuständig.

Schließlich wurden auf internationaler Ebene die "Internationalen Empfehlungen für den Bau und Betrieb von Seilbahnen zur Personenbeförderung" (I. E.) entworfen, die aber nur beratenden und keinen verbindlichen Charakter haben. Sie könnten den Grundstein für eine gemeinsame normative Regelung des Seilbahnwesens in den Alpenländern bilden, da gerade bei solchen technischen Normen die Verschiedenheiten in den Rechtsordnungen der einzelnen Länder keine Rolle spielen.

Die Erfüllung der in den Vorschriften des jeweiligen Landes aufgestellten Sicherheitsbestimmungen ist Voraussetzung für die Erteilung der Seilbahnbetriebskonzession. ⁴⁾ Auch wird ihre weitere Einhaltung durch regelmäßige Prüfungen sichergestellt, die etwa in Deutschland jährlich durchgeführt werden. Die behördliche Konzession oder das behördliche Prüfungsergebnis entbinden den Unternehmer aber nicht von seiner Haftung. ⁵⁾ d. h. ohne Rücksicht darauf, daß der Staat diese Prüfungen durchführt, ist der Unternehmer zunächst für die Sicherheit seiner Bahn allein verantwortlich. Dies ergibt sich aus der Zielrichtung der staatlichen Prüfungen, die im Interesse der Öffentlichkeit zur Sicherung des Seilbahnverkehrs erfolgen, nicht aber, um den Unternehmer von seiner Haftung zu befreien.

Als Fazit dieses Abschnittes läßt sich also festhalten, daß in allen Alpenländern Vorschriften für Seilbahnen und Schlepplifte in Vorbereitung oder bereits erlas-

1) La Legislazione Italiana, Volume 21, I § 855

2) d. h. ministerielles Rundschreiben

3) Verordnung

4) Vgl. BGH VersR 1959/732

5) Stiffler a. a. O. S. 69, Dürrenmatt ZBJV 1947, 449, Wussow a. a. O. Nr. 52

sen sind, deren Verletzung, soweit es sich um konkrete Sicherungspflichten handelt, in der Regel eine Verletzung der vertraglich gebotenen Sorgfalt darstellt, aus der dann wiederum eine privatrechtliche Haftpflicht resultiert.

3) Vertragspflichten bezüglich der Anlage der Bahn

Der folgende Abschnitt soll sich nunmehr mit den einzelnen vertraglichen Sicherungspflichten befassen, die dem Seilbahnunternehmer obliegen. Zielvorstellung ist dabei nicht eine möglichst umfangreiche Aufzählung aller nur denkbaren Sicherungspflichten, sondern die Behandlung einzelner juristisch interessanter Probleme. Um die Behandlung dieses umfangreichen Gebiets übersichtlich zu machen, ist eine Aufspaltung in einzelne Teilgebiete erforderlich. Hierbei bietet es sich an, in Pflichten bezüglich der Anlage der Bahn, Pflichten bezüglich des Betriebes und Hilfs- und Rettungspflichten zu untergliedern. Den Anfang muß die Erörterung der Pflichten machen, die bei der Anlage einer Seilbahn zu beachten sind, wobei wieder eine Unterteilung in Pflichten bei der Wahl des Geländes und Pflichten bei der technischen Ausführung zu machen ist.

a) Die Seilbahntrasse

Bei der Erörterung der besonderen Betriebsgefahr der Seilbahnen ergab sich, daß das Gelände, in dem die Seilbahnen meist betrieben werden, hierfür eine entscheidende Rolle spielte. Die Bergwelt als die letzte ungebändigte Naturlandschaft Mitteleuropas stellt in der Tat erhebliche Anforderungen an die Sorgfalt dessen, der in ihr ein Bauwerk errichten will. Bei den Gefahren, die hier drohen, ist besonders an Lawinen, Schneedruck, Bodenbewegungen, Bergsturz, Steinschlag und extreme Windstärken zu denken. Nun kann dem Seilbahnunternehmer zweifellos nicht die Beherrschung der Naturgewalten zur Vertragspflicht gemacht werden, doch muß von ihm verlangt werden, daß er alles ihm mögliche und zumutbare tut, um ihre Auswirkungen auf seine Anlage ungefährlich zu gestalten.

Von den Lawinen als der größten Gefahr des Hochgebirges war bereits im Rahmen der Besprechung der Gefährdungshaftung die Rede. Dabei wurde ausgeführt, daß der Unternehmer eine Reihe von Sicherungsmaßnahmen zu treffen hat, was damit beginnt, daß er für die Trasse ein Gebiet auszusuchen hat, das möglichst nicht lawinengefährdet ist. Falls lawinengefährliches Gelände nicht überall vermeiden werden kann, müssen entsprechende Lawinenverbauungen die Gefahr bannen. ¹⁾ Fehlen diese, so hat im Normalfall der Unternehmer bei der Anlage die im Verkehr erforderliche Sorgfalt nicht beachtet. Allerdings treten immer

1) Vgl. § 5. 1. 1. ABBOSeil

wieder Extremsituationen auf, die bewirken, daß sich Lawinen an Stellen lösen, wo dies noch nie vorher der Fall war. Hier kann dem Unternehmer dann jedenfalls von der Anlage der Bahn her kein Vorwurf gemacht werden.

Eine weitere Gefahr der Bergwelt, der bei der Errichtung einer Seilbahn unbedingt Rechnung zu tragen ist, bildet der Wind, der eine größere Stärke als im Flachland erreichen kann und der gerade bei den ungeschützten Fahrzeugen der Seilschwebbahnen erhebliche Angriffsmöglichkeiten hat. Bei der Anlage der Trasse muß daher für die Fahrzeuge ein ausreichender Lichtraum, ¹⁾ also ein Raum für windbedingte Schwingungsbewegungen, vorgesehen werden. Dieser Raum soll die Fahrzeuge davor bewahren, gegen Felsen, Bäume und Stützen zu schlagen, wenn sie vom Wind erfaßt werden. Welches Unheil der Wind anrichten kann, zeigt ein Unfall am Puy de Sancy bei Clermont in Frankreich, wo eine Kabine von einer Böe erfaßt und gegen einen Felsen geschleudert wurde. Dabei zersplitterte die Kabinenwand und ein Teil der Fahrgäste stürzte aus der Kabine ab.

Bei der Klärung der Haftungsproblematik kommt es darauf an, ob bei der Anlage der Trasse der vorgeschriebene Lichtraum eingehalten wurde. Dieser wird nach den jeweiligen Vorschriften aus dem maximalen Pendelwinkel und der Seilauslenkung errechnet, die noch einen sicheren Betrieb zulassen. Im vorliegenden Fall war zwar der in einem damals geltenden Circulaire aus dem Jahre 1947 vorgeschriebene Sicherheitsabstand eingehalten, doch hatte der Konstrukteur die Auspendelung zu gering angenommen.

In einem Regreßprozeß ²⁾ wurde aber entschieden, daß die in den Vorschriften genannten Voraussetzungen nur Mindestwerte seien, daß also bei besonderen Verhältnissen, wie sie am Puy de Sancy vorgelegen hätten, ein größerer Lichtraum hätte eingehalten werden müssen. Dies ist eine Bestätigung der Ansicht, daß zwar die Nichteinhaltung einer Vorschrift in der Regel ein Verschulden indiziert, daß aber der Umkehrschluß hieraus nicht in jedem Fall zwingend ist. Von dem Gericht, das über die Schadenersatzforderungen der Betroffenen entschied, ³⁾ wurde dieser Schluß dagegen nicht vollzogen, es lehnte vielmehr einen Haftungsausschluß wegen Verschuldens des Konstrukteurs ab und stellte statt dessen auf eine Reihe sonstiger Pflichtverletzungen ab, die es dem Unternehmer unmöglich machten, sich von seiner Vertragshaftung zu befreien. Der Unternehmer hat-

1) Vgl. § 5. 2. 1. AB BOSeil

2) Trib. corr. de Riom J. C. P. 1971. II, 16662

3) Trib. gr. inst. de Clermont-Ferrand, Urteil v. 20. 5. 1969 unveröff., mitgeteilt bei Rabinovitch J. C. P. 1971. II, 16662, bestätigt durch Cour Cass. J. C. P. 1972. IV. 133

te nämlich eine Verordnung des zuständigen Präfekten mißachtet, nach der der Betrieb bei einem Seitenwind von 15 m/sec einzustellen war, und hatte die Bahn am Unglückstag bei einem Wind von 25 - 30 m/sec betrieben, obwohl die Anzeigergeräte in den Kabinen bereits einen größeren Pendelwinkel als die nach der Verordnung zulässigen 20 ° feststellten. Auch war ein Windmesser nur an der Talstation angebracht, so daß die Windstärke in der kritischen Zone nicht gemessen werden konnte, und schließlich machte dichter Nebel jede Beobachtung der Kabinen, die gerade bei starkem Wind erforderlich gewesen wäre, unmöglich. Der hier besprochene Unfall wurde also durch konstruktive und betriebliche Pflichtverletzungen verursacht, wobei allerdings die betrieblichen an Bedeutung überwogen. Will man diese französischen Entscheidungen auf das deutsche Recht übertragen, so stößt lediglich die Feststellung auf Zweifel, daß die behördlichen Vorschriften nur Mindestwerte enthielten, da gerade diese von Fachleuten erarbeiteten Vorschriften Herstellerfirmen wie Unternehmern eine verbindliche und verlässliche Richtlinie geben sollten. Hier wäre wohl eher zu fragen, ob die Vorschrift vielleicht den technischen Erkenntnissen nicht mehr entsprach, so daß möglicherweise sogar ein Verschulden des Normgebers vorlag. Auf eine erkennbar unzutreffende oder überholte Vorschrift hätte sich der Unternehmer auch nach deutschem Recht nicht verlassen dürfen, dagegen wäre seine Sorgfaltspflicht überspannt, wollte man von ihm verlangen, jede Vorschrift vorher zu überprüfen, da er ja nicht alle Forschungsarbeiten und praktischen Erkenntnisse nachvollziehen kann. Was über die Betriebspflichten gesagt wurde, läßt sich dagegen auch auf die anderen Alpenländer übertragen.

Im Zusammenhang mit der Trassenanlage ist auch der folgende Fall von Interesse, den der österreichische OGH ¹⁾ zu entscheiden hatte. Eine Skiläuferin wurde von einem Schlepplift einen vereisten Steilhang hinaufgezogen, auf dem neben der Lifttrasse ein anderer Skiläufer zu Tal fuhr. Dieser stürzte, rutschte auf die Liftbenutzerin zu und riß sie vom Schleppbügel, was einen Sturz mit schweren Verletzungen zur Folge hatte. Es handelte sich hier also um einen Kreuzungsunfall. Grundsätzlich muß nun die Linienführung so gewählt werden, daß keine gefährlichen Kreuzungen mit Straßen, Wegen und Skipisten zustande kommen. Dies ist bei Seilschwebbahnen meist nicht problematisch, bei Schleppliften dagegen lassen sich niveaugleiche Kreuzungen gerade mit Skipisten nicht immer vermeiden. Die Zulässigkeit solcher Kreuzungen ist heftig umstritten und wird z. B. von den italienischen Vorschriften ²⁾ ganz verboten. Im vorliegenden Fall ging es vor allem darum, ob die Liftgesellschaft verpflichtet war, durch Abschränkungen oder Warntafeln die Kreuzungsgefahr zu entschärfen. Der beklagte

1) OGH 1968 Nr. 137

2) Decreto ministeriale vom 5. 11. 1964, Art. 12

Unternehmer wollte sich mit dem Hinweis auf das Verschulden des kreuzenden Skiläufers von der Haftung befreien, da er nach dem Beförderungsvertrag nur für die Zurverfügungstellung einer sicheren Anlage, nicht aber für die angrenzenden Pisten verantwortlich sei. Dieser Argumentation ist der OGH mit Recht nicht gefolgt, denn ohne darauf einzugehen, ob eine Verantwortlichkeit für die angrenzende Skipiste bestand, gehört zur Verfügungstellung einer sicheren Anlage auch eine sichere Schleppspur. Hier war dem Unternehmer aber bekannt, daß der Steilhang regelmäßig von Skiläufern befahren wurde, die die Trasse an ihrer steilsten Stelle kreuzten. Damit mußte er mit Kollisionsunfällen, insbesondere mit gestürzten Skiläufern, rechnen und eine derart akute Gefahr für die Liftbenutzer durch Sperren des Hanges bzw. Verhinderung der Kreuzung entschärfen. Interessant ist bei diesem Fall, daß der OGH dies als eine aus dem Vertrag resultierende Verkehrssicherungspflicht bezeichnete, was zeigt, daß dieser Begriff in Österreich auch für vertragliche Nebenpflichten verwandt wird. Was aber die Lösung des Falles angeht, so entspricht sie auch dem deutschen Recht und man kann aus ihr folgern, daß eine Kreuzung zwischen Trasse und Piste jedenfalls im Steilgelände zu vermeiden ist. Auf keinen Fall darf eine Kreuzung in der Weise möglich sein, daß Skiläufer mit voller Geschwindigkeit über die Trasse fahren, vielmehr muß durch Hindernisse ein langsames Passieren erzwungen werden. ¹⁾ Bei kurzen Gehängefolgezeiten und gefährlichem Gelände muß ein Unterführungsbauwerk gefordert werden. Nur wenn diese Voraussetzungen beachtet sind, hat der Unternehmer seine Vertragspflicht der Zurverfügungstellung einer sicheren Schlepptrasse erfüllt.

In Bezug auf die Liftrasse ist noch ein weiterer Kreuzungsunfall zu erörtern, der wegen seines außergewöhnlichen Verlaufes haftungsrechtliche Probleme aufwirft. Es handelte sich hierbei um eine Kreuzung eines Lifts mit einer Starkstromleitung, bei der die in den Vorschriften vorgesehene Kreuzungshöhe eingehalten worden war. Dennoch schnellte ein Bügel, der von einem Skiläufer gerade an der Kreuzungsstelle losgelassen worden war und sich mit einem leertalwärts fahrenden Schleppbügel verhängt hatte, nachdem das Schleppseil des leeren Gehänges gerissen war, so hoch, daß er die Stromleitung erreichte. Dadurch wurde die Liftanlage unter Strom gesetzt, das Förderseil schmorte und riß. Obwohl Personen dabei nicht zu Schaden kamen, lohnt es sich doch, die Haftungsproblematik für den hypothetischen Schadensfall zu untersuchen. Wie bereits ausgeführt, hatte die Kreuzung den einschlägigen Vorschriften entsprochen. Ein Fangnetz für hochschnellende Bügel oder eine ähnliche Vorrichtung waren weder von den Vorschriften gefordert noch im Unfallgutachten des TÜV für notwendig erklärt worden. Hierzu kommt, daß man auch nicht einfach eine

1) Vgl. hierzu Pichler a. a. O. S. 121

Fehlerhaftigkeit der Vorschrift annehmen kann. Die Vorschrift wird vielmehr von den zuständigen Stellen in ihrer bisherigen Form beibehalten, da es unwahrscheinlich ist, daß sich eine derartige Verkettung widriger Umstände wiederholt. Der Unternehmer hat damit die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachtet, so daß ihm kein Verschulden zur Last fällt. Damit liegt hier also eine Konstellation vor, wo die Liftbenutzer im Falle eines Schadens keinen Ersatz bekämen, da die Vertragsverletzung durch einen vom Unternehmer nicht zu vertretenden Umstand verursacht wurde. Zudem könnte auch der Skiläufer, der sich falsch verhalten hat, nicht für diesen Erfolg verantwortlich gemacht werden, weil es wegen der Außergewöhnlichkeit des Schadenseintritts an einer adäquaten Verursachung fehlt.

Auch abgesehen vom Kreuzungsproblem gehört die Trassengestaltung zu den wichtigsten Sicherungspflichten beim Schlepplift, was sich besonders daraus ergibt, daß sich der Liftbenutzer ohne schützendes Fahrzeug auf eigenen Skiern die Trasse hinauf bewegt. Diese muß daher breit genug sein, darf keine zu große Steigung und keine wesentliche Querneigung aufweisen und muß im Bereich der Stationen einen hinreichend großen Raum zum Ein- und Aussteigen besitzen.¹⁾ Die technischen Werte müssen dabei im einzelnen den seilbahnrechtlichen Vorschriften²⁾ entnommen werden. Besonderes Augenmerk ist auf die Sicherung gestürzter Fahrgäste gegen den Zusammenprall mit Hindernissen am Rande der Piste zu richten. Stützen, Felsen und Bäume können hier eine Gefahr bedeuten und müssen entsprechend abgesichert werden.³⁾ Die Anforderungen dürfen dabei aber nicht überspannt werden, da sonst bei einer Trasse durch den Wald eine gepolsterte Barriere zu beiden Seiten der Trasse aufzuführen wäre. Die Sicherungspflicht bezieht sich daher nur auf Hindernisse, die entweder besonders nahe an der Lifttrasse stehen oder deren Gefährlichkeit sich aus der besonderen Schwierigkeit des Geländes ergibt. In steilem Gelände müssen Schutzbauten und Fangnetze dafür sorgen, daß Liftbenutzer nach einem Sturz aufgefangen werden und nicht etwa abstürzen.⁴⁾

1) Vgl. § 5 AB BOSchlepp

2) Vgl. Circulaire v. 28. 8. 1948, Decreto Ministeriale v. 5. 11. 1964, Art. 4, Erlaß d. Ministeriums f. Handel und Wiederaufbau, Amtl. Mitteilung 1965, Nr. 4 § 7

3) Vgl. Cour d'appel d'Chambéry, Dalloz 1951 J. 573, Cour corr. de Grenoble, Dalloz 1963 somm. p. 27

4) Rabinovitch J. C. P. 1962, I. 1728

b) Die technische Anlage

Die Sicherheit der Konstruktion der Seilbahnanlage wirft eine Vielzahl von Problemen auf, die allerdings in erster Linie von der Herstellerfirma zu lösen sind. Der Unternehmer muß daher eine im Seilbahnbau erfahrene Fachfirma mit der Errichtung der Bahn beauftragen. Für bestimmte Teile muß er Festigkeitszeugnisse oder ähnliche Gewährleistungen verlangen. Obwohl der Unternehmer also in dieser Phase der Errichtung der Bahn nicht viel tun kann, soll er nach Meinung der Literatur ¹⁾ primär selbst für eine sichere Beförderung haften, sich also nicht unter Hinweis auf ein Verschulden des Herstellers exkulpieren können. Diese Ansicht ist deshalb problematisch, weil eine vertragliche Haftung in allen hier behandelten Rechtsordnungen ein Verschulden voraussetzt. Nun muß der Unternehmer aber den Versicherungen der Herstellerfirma vertrauen und kann nicht durch eigene Versuche etwa die Dauerfestigkeit eines Seilbahnelements selbst testen. Dies läßt sich an dem folgenden Fall deutlich zeigen:

An einer Seilbahn in Frankreich ²⁾ brach das Leichtmetallgehänge einer Seilbahnkabine, da die Dauerfestigkeit des verwendeten Materials nicht ausreichte. Die Kabine stürzte deshalb ab. Vor dem Unfall waren an dem Gehänge keine Risse festgestellt worden. Man könnte hier also an eine betriebliche Nachlässigkeit denken. Das Gehänge mußte jedoch dauerhaft konstruiert sein, d. h., es durfte unter der Einwirkung der Betriebsbeanspruchungen zu keinem Schaden kommen. Zwar ist trotzdem von Zeit zu Zeit eine Kontrolle erforderlich; dies ist jedoch damit zu begründen, daß auch zufällige, nicht vorhersehbare Beanspruchungen sowie Korrosionsschäden auftreten können. Diese Kontrollen finden nur in größeren Zeitabständen statt, so daß es keineswegs gesagt ist, daß ein Riß, der auf einen Konstruktionsfehler zurückzuführen ist, rechtzeitig entdeckt wird. Es liegt hier somit ein reiner Konstruktionsfehler vor, der ohne ein im betrieblichen Bereich liegendes Verschulden zum Schadenseintritt geführt hat. Wenn der Seilbahnunternehmer die Bahn von einer Fachfirma errichten lassen hat, so trifft ihn daher kein Verschulden. Ähnlich hat der BGH ³⁾ in Bezug auf den Verkäufer, der nicht Hersteller ist, entschieden. In Betracht kommen nach deutschem Recht nur die Mängelansprüche der §§ 633, 634 BGB, die auch für unkörperliche Werke wie Beförderungsleistungen gelten. Der verletzte Fahrgast könnte als Wandelung oder Minderung verlangen, was für ihn uninteressant ist. Für den Schadenersatz, sei es aus § 635 BGB oder positiver Vertragsverletzung, ist dagegen Verschulden Voraussetzung, das hier nicht gegeben ist. Die früher

1) Kleppe a. a. O. S. 178, Rabinovitch J. C. P. 1965. II. 14328, Mazeaud D. S. 1969. 158, Cour de Riom, J. C. P. 1971. II. 16662

2) Unfall in La Clusaz, mitgeteilt bei Rabinovitch J. C. P. 1971. II. 16662

3) BGH NJW 1968, 2238

bei der allgemeinen Behandlung der Vertragshaftung erarbeitete Verpflichtung zur sicheren Beförderung ist also dahingehend zu modifizieren, daß Konstruktionsfehler, die der Unternehmer nicht erkennen konnte, die Haftung ausschließen. ¹⁾

Zu einem anderen Ergebnis kann man nur kommen, wenn man in dem Beförderungsvertrag gleichzeitig eine unselbständige Garantieübernahme für eine sichere Erreichung des Ziels sehen könnte, also eine Verpflichtung für den Erfolg einzustehen. In diesem Fall wäre ein Verschulden des Unternehmers bzw. seiner Angestellten nicht erforderlich. Ein solches Garantieversprechen müßte aber besonders zum Ausdruck kommen, was in den üblicherweise geschlossenen Transportverträgen nicht der Fall ist.

Der Hersteller könnte schließlich Erfüllungsgehilfe des Seilbahnunternehmers bezüglich dessen Verpflichtung zur sicheren Beförderung sein. Unter Bezug auf die Rechtsprechung zum Verhältnis Hersteller - Verkäufer - Käufer muß man jedoch auch hier sagen, daß der Hersteller mit der Errichtung der Anlage eine eigene Verpflichtung gegenüber dem Besteller, nicht aber gegenüber dessen zukünftigen Kunden erfüllt. ²⁾

Als Ergebnis ist also festzuhalten, daß bei der von der Literatur aufgestellten Verpflichtung zur sicheren Beförderung eine Einschränkung dahin gemacht werden muß, daß hierin für den Unternehmer nicht erkennbare Herstellungsmängel nicht enthalten sind. ³⁾ Man könnte diese Vertragspflicht daher dahingehend umformulieren, daß den Unternehmer die Pflicht trifft, alles in seiner Macht stehende zu tun, um eine sichere Beförderung zu gewährleisten. Eine derartige Einschränkung wird z. B. auch im französischen Recht trotz der dort angenommenen "obligation de résultat" gemacht, wie ein Urteil des Trib. gr. inst. de Clermont-Ferrand ⁴⁾ beweist, das sich mit der Frage auseinandersetzt, ob die Haftung des Unternehmers durch ein Verschulden des Herstellers ausgeschlossen sein könnte, was es allerdings im dort behandelten Falle verneinte.

Inwieweit sich ein geschädigter Fahrgast in einem derartigen Fall an den Hersteller halten kann, bedarf hier keiner näheren Untersuchung, da es außerhalb des Rahmens dieser Arbeit liegt. Ein solcher Anspruch könnte jedenfalls mit Sicherheit nicht aus dem Vertrag zwischen dem Unternehmer und dem Hersteller hergeleitet werden. Selbst wenn man nämlich diesem Vertrag eine Schutzwirkung

1) Vgl. auch Cour de Riom, J.C.P. 1971, II, 16662

2) Vgl. RGZ 101, 158, BGHZ 48, 120, NJW 1968, 2239

3) Vgl. auch BGH VersR 1954, 36, VersR 1965, 1098

4) Urteil v. 20. 5. 1969 unveröff., mitgeteilt bei Rabinovitch J.C.P. 1971, II, 16662

für Dritte beilegt, so kann diese nur einen begrenzten, überschaubaren Personenkreis umfassen, also etwa das an der Seilbahn beschäftigte Personal, nicht aber die unübersehbare Gruppe der Fahrgäste. ¹⁾ Ansprüche können also nur deliktischer Natur sein.

Für die oben entwickelte Formel, daß der Unternehmer alles ihm mögliche für die sichere Beförderung zu tun hat, kann als Illustration folgender Haftungsfall verwendet werden:

Im Jahre 1955 führte ein Seilriß bei der Herzogstandbahn in Bayern zum Absturz mehrerer, mit Fahrgästen besetzter Sessel. Ursache dieses Unfalles war ein Zusammentreffen von fehlerhafter Konstruktion und mangelnder, betrieblicher Sorgfalt. Konstruktive Ursache war nämlich eine neuartige Seilklemme, die das Seil örtlich sehr ungünstig beanspruchte. Eine solche Beanspruchung tritt auch bei anderen Klemmenbauarten auf, jedoch wird das Seil nur dann beschädigt, wenn die Klemme zu lange an der selben Stelle verbleibt. Deshalb ist es unbedingt erforderlich, daß die Klemmen nach einer bestimmten Anzahl von Betriebsstunden versetzt werden. Im vorliegenden Fall war das Versetzen der Klemmen sehr umständlich und zeitraubend und wurde deshalb unterlassen. Dies hatte zur Folge, daß die durch die ungünstige Beanspruchung des Seiles im Laufe der Zeit auftretenden Drahtbrüche nicht entdeckt wurden. Als fehlerhaft ist aber auch eine Konstruktion anzusehen, die für die Verkehrsbedürfnisse zu umständlich ist. ²⁾ Das für den Unfall zur Entscheidung berufene Strafgericht ³⁾ verneinte trotzdem eine besondere Verantwortlichkeit des Konstrukteurs, weil ein Seilriß nicht aufgetreten wäre, wenn die Klemmen rechtzeitig versetzt und ausreichend überwacht worden wären. Das Gericht stellte deshalb ausschließlich auf die mangelnde, betriebliche Sorgfalt ab und verurteilte Unternehmer und Betriebsleiter der Bahn. Ein konstruktives Verschulden des Herstellers kann also nicht zur Exkulpation des Unternehmers führen, wenn diesen ein betriebliches Verschulden trifft.

Eine besondere Verpflichtung des Unternehmers bei der Errichtung der Bahn liegt darin, daß er über eine Einhaltung der entsprechenden Vorschriften wacht, soweit ihm dies möglich ist. Während er sich nämlich hinsichtlich der Festigkeit einzelner Elemente weitgehend auf den Hersteller verlassen muß, kann er Abweichungen von Vorschriften, etwa über Antrieb oder die Gestaltung der Stationen selbst nachprüfen. Gerade die sichere Gestaltung des Ein- und Aussteigevorganges ist für Sessel-, Korb- und Schlepplifte von entscheidender Bedeutung, wie an folgendem Fall dargestellt werden kann:

1) Vgl. BGH NJW 1956, 1193

2) Vgl. BGH LM § 823 (c) BGB Nr. 5 (Rungenverschlußfall)

3) Landgericht München II Az. 3 KMs 7/56

Einer alten Frau gelang es trotz Hilfe des Liftangestellten in der Talstation nicht, den Sessel zu verlassen. Die Anlage war vorschriftsgemäß mit einer Überfahrssicherung ausgerüstet, die auch einfiel und die Bahn anhielt. Die Bahn hatte aber in diesem Augenblick reine Tallast, d. h. sie war nur talseitig besetzt, während die bergwärts fahrenden Sessel leer waren. Deshalb erreichte der Bremsweg seinen maximalen Wert, und der Sessel kam erst an der Umlenkscheibe zum Stehen. In diesem Augenblick rutschte die Frau aus dem Sessel und fiel über den Betonsockel des Umlenkblockes eine nur etwa zwei Meter hohe Böschung hinab auf Wiesenboden, zog sich aber trotzdem tödliche Verletzungen zu. ¹⁾ Das Podium der Station war hier so kurz, daß nicht an jeder Stelle ausgestiegen werden konnte. Allerdings verlangte die einschlägige Vorschrift ²⁾ auch nur, daß die Station gefahrlos durchfahren werden kann.

Auch hier ist problematisch, ob der Unternehmer den Unfall zu vertreten hat. Er konnte die durch den Hersteller erfolgte Errichtung der Station überprüfen, doch wäre er dabei zu dem Ergebnis gekommen, daß sie in Übereinstimmung mit den geltenden Vorschriften errichtet war. Nach der Rechtsprechung ³⁾ und Literatur ⁴⁾ in den Alpenländern kann sich nun der Unternehmer grundsätzlich nicht darauf berufen, daß die Konstruktion seiner Bahn von den zuständigen Behörden zugelassen und für sicher befunden wurde. Weiterhin soll es nicht zu seinen Gunsten ausschlagen, wenn in den Vorschriften bestimmte, allgemein anerkannte Sicherheitsregeln nicht vorgesehen sind. Entscheidend für das Vertretenmüssen ist also, ob eine Sicherheitsregel allgemein anerkannt ist. Nur dann besteht nämlich die Möglichkeit, daß der Unternehmer eine Unvollständigkeit oder einen Fehler in der Vorschrift entdeckt. Ist der Mangel der Vorschrift dagegen unentdeckt, so kann man dem Unternehmer nicht aufbürden, er habe die im Verkehr erforderliche Sorgfalt verletzt, da er die von Fachleuten erarbeiteten Vorschriften nicht im einzelnen nachprüfen kann. Hier sei auf die bereits an früherer Stelle ⁵⁾ angestellten Überlegungen zu der These eines französischen Gerichts verwiesen, die Bau- und Betriebsvorschriften enthielten nur Minimalforderungen. Auch hier muß die Forderung abgelehnt werden, die Sorgfalt des Unternehmers habe über das von den Fachleuten Verlangte hinauszugehen. Eine von den Vorschriften abweichende Konstruktion darf er ohnehin nur dann errichten, wenn er lediglich eine größere als die verlangte Sicherheit einplant, während eine an-

1) Vgl. Bericht d. 20. intern. Seilbahntagung, Warschau 1970, S. 16

2) § 6 II BOSeil

3) Trib. gr. inst. Digne Gaz. Pal. 1962. I. 295, BGE 57. II. 109, Cour d'appel Chambéry J. C. P. 1951. II. 6516

4) Wussow a. a. O. Nr. 52, 53, Stiffler a. a. O. S. 69, Dürrenmatt ZBJV 1947, 449

5) Vgl. S. 53/54

dersartige Konstruktion ganz verboten ist. Grundsätzlich sind jedoch in den stets auf dem neuesten Stand gehaltenen Vorschriften alle Erkenntnisse der modernen Seilbahntechnik berücksichtigt, so daß eine entsprechend konstruierte Anlage nach menschlichem Ermessen sicher ist. Damit fehlt aber ein Element des Schuldvorwurfes der Fahrlässigkeit, nämlich die Voraussehbarkeit des Eintritts eines Schadens. Dies gilt nur dann nicht, wenn für den Unternehmer erkennbar ist, daß eine Vorschrift fehlerhaft oder überholt ist. In diesem Fall kann ihn eine Berufung auf die Vorschrift nicht exkulpieren. Aus den hier dargelegten Gründen ist im obigen Fall ein Verschulden des Unternehmers zu verneinen. Auch dieses Beispiel zeigt, daß die Einschränkung der vertraglichen Sicherheitspflicht durch das Element des Verschuldens berechtigt war.

Neben der Festigkeit der einzelnen Elemente und der Gestaltung der Stationen ist besonderes Augenmerk auch auf die sichere Führung des Seiles zu richten, da ein entgleisendes Seil die Ursache für schwerste Unfälle sein kann. Auch hier muß die Bahn bereits durch den Konstrukteur mit Sicherheitsvorkehrungen zum Auffangen der Seile sowie einer Sicherheitsabschaltung des Antriebes ausgerüstet sein. ¹⁾

Dabei liegt eine besondere Verantwortlichkeit des Unternehmers darin, daß er, wenn er die Bahn in eigener Regie aufstellt, peinlich genau die Anweisungen des Herstellers einhält. Die Cour de Grenoble ²⁾ hat es in einem derartigen Fall als konstruktives Verschulden des Unternehmers angesehen, daß dieser abweichend von den Anweisungen des Herstellers die Trasse nicht so anlegte, daß das Seil bei einer Entgleisung nicht auf den Fahrgast fallen konnte, und daß er außerdem die Sicherheitsschalter an den Stützen wegließ. Voraussetzung für diese Entscheidung war allerdings, daß gerade die Nichtbeachtung der Vorschrift kausal für den Unfall war. Die Cour correctionnelle de Grenoble ³⁾ hat bei einem ähnlichen Fall die Abweichung von den Sicherheitsempfehlungen nicht als kausal angesehen, dennoch aber die grundsätzliche Haftung des Unternehmers für die Seilentgleisung ohne Rücksicht auf das Verschulden bejaht. Diese Entscheidung geht wieder in die Richtung einer sehr streng ausgelegten "obligation de sécurité", die auf das deutsche Recht nicht übertragbar ist, da hier Elemente der Verschuldens- und Gefährdungshaftung verquickt werden.

Besondere konstruktive Sorgfalt ist beim Schlepplift anzuwenden, da dieser wegen der einfacheren Gestaltung der Anlage und der notwendigen Mitwirkung des

1) Cour d'appel Chambéry J. C. P. 1952, II, 7225

2) Cour de Grenoble Gaz. Pal. 1968, I, 89, dazu Anm. Durry, Rev. trim. 1968, 376 ff

3) Cour correctionnelle Grenoble Gaz. Pal. 1963, I, 1460

Fahrgastes in höherem Maße unfallträchtig ist. So muß besonders der Antrieb, der sich häufig in Reichweite der Fahrgäste befindet, so abgesichert sein, daß diese bei einem Sturz auf dem Schnee- oder Eisboden nicht in die Antriebsmaschinerie geraten können. Fehlt ein entsprechendes Schutzgehäuse, so liegt hierin eine Verletzung der vertraglichen Sorgfaltspflichten.¹⁾ Auch ist konstruktiv dafür zu sorgen, daß leere Schleppbügel für die Talfahrt so hoch aufgezogen werden, daß sie nicht in Körperhöhe der Fahrgäste gelangen und diese verletzen können.²⁾

Eine Vertragspflicht, die erst in den letzten Jahren mit dem Anwachsen des Luftverkehrs auch im Gebirge an Bedeutung gewinnt, ist die Sicherung der Seilbahn gegen die Kollision mit Luftfahrzeugen. Eine Gefährdung kann hier besonders von Sport- und Reiseflugzeugen, sowie Hubschraubern und Militärflugzeugen ausgehen, da diese in geringen Höhen fliegen. Hier kann eine Seilbahn, die hundert oder mehr Meter über dem Boden verkehrt, einerseits ein gefährliches Hindernis darstellen und andererseits selbst sehr gefährdet sein. Ein gefährlicher Unfall dieser Art hat sich an der Vallée Blanche-Seilbahn am Montblanc ereignet, wo ein Militärflugzeug das Zugseil durchschneidet und so den Absturz mehrerer Kabinen verursachte. Bei der Untersuchung des Unfalls ergab sich, daß der Unternehmer keinerlei Sicherheitsmaßnahmen in Bezug auf Flugzeuge getroffen hatte. Er hatte nicht einmal veranlaßt, daß die Bahn in die Luftfahrkarten eingetragen wurde. Allerdings war dies auch nicht in den einschlägigen Vorschriften verlangt. Bei dieser Rechtslage muß man auf den bereits mehrfach zitierten Rechtsgrundsatz verweisen, daß sich der Unternehmer auf offenkundige Lücken in den bestehenden Sicherheitsbestimmungen nicht berufen kann. Er hätte hier mindestens seine Bahn als Luftfahrthindernis anmelden müssen.

In der Bundesrepublik ist diese Frage insofern nicht so problematisch, als hier gemäß § 15 LuftVG für Bauwerke mit einer Höhe von mehr als 100 Metern, bzw. wenn sich das Bauwerk auf einer natürlichen Erhebung befindet, von mehr als 30 Metern, bei der Baugenehmigung der Zustimmung der Luftfahrtbehörde bedarf. Diese kann dabei Auflagen wie etwa einen besonderen Anstrich oder eine Befeu-erung der Stützen oder ähnliches verlangen. Diese kleine Auswahl von Fällen hat gezeigt, welche Probleme haftungsrechtlicher Art bei der Errichtung einer Seilbahnanlage auftreten können. Während hier aber vielfach eine Verantwortlichkeit der Herstellerfirma den Unternehmer entlasten kann, trifft ihn der im folgenden zu besprechende Kreis der Betriebspflichten ganz allein, da hier neben ihm nur seine Angestellten tätig werden, für die er als Geschäftsherr einzustehen hat.

1) Trib. gr. inst. Digne Dalloz 1960 Somm. 113, Cour cass. Gaz. Pal. 1961. 1. 302

2) Cour de Grenoble J. C. P. 1967 IV ed 6, 71

4) Pflichten beim Betrieb der Bahn

Die Diskussion über den Vertragsbeginn hat ergeben, daß den Unternehmer bereits für die an seiner Bahn wartenden Personen Sicherungspflichten treffen, da diesen gerade im Winter Gefahr von Skiläufern droht, die ihre Skier nicht beherrschen. Zur Erläuterung des Problems kann folgender Fall dienen:

An einem Lift hatte sich eine größere Warteschlange gebildet, an die sich laufend von der Piste her kommende Skiläufer anschlossen. Ein Skiläufer, der ebenfalls der Luftstation zustrebte, verlor die Beherrschung über seine Skier und raste, die Stöcke vor sich haltend, in die Warteschlange. Hierbei verletzte er eine wartende Skiläuferin mit einem der Stöcke so schwer am Auge, daß diese das Auge verlor. Betrachtet man diesen Fall unter haftungsrechtlichen Gesichtspunkten, so ist primär natürlich festzuhalten, daß der Schädiger die Eigenregeln des Skilaufes ¹⁾ mißachtete, da er seine Geschwindigkeit nicht seinem Fahrkönnen entsprechend einrichtete. Diese Regeln sind zwar noch nicht offiziell normiert, doch umschreiben sie die im Verkehr, nämlich beim Skilauf, erforderliche Sorgfalt, und sind daher in der Literatur und auch schon in der Rechtsprechung ²⁾ anerkannt. Es war aber auch zu fragen, ob nicht ein Unterlassen des Liftunternehmers zu diesem Unfall beigetragen hat. Dies war für die Geschädigte besonders deshalb von Bedeutung, weil sie in dem Unternehmer einen finanzkräftigeren und auch entsprechend versicherten Schuldner gehabt hätte. Das OLG München ³⁾ war hier der Ansicht, daß der Warteraum durch einen Schutzraum von der Piste abzugrenzen sei. Dem sind jedoch zwei Argumente entgegenzuhalten, nämlich, daß bei einem Schlepplift dann die ganze Trasse einzuzäunen ist, wenn sie nahe an einer Piste verläuft, und daß die Warteschlangen an den Pisten so lang werden können, daß eine entsprechende Einzäunung nicht mehr möglich ist. Allerdings kann das erste Gegenargument dadurch wieder teilweise entkräftet werden, daß die Gefahr für eine Warteschlange bedeutend größer ist als für die Liftbenutzer auf der Schlepptrasse. Zunächst weist nämlich eine solche Schlange keine Lücken auf, was die Wahrscheinlichkeit einer Kollision wesentlich erhöht, dann ist der Wartende in der Schlange nicht in der Lage, ein Ausweichmanöver durchzuführen, und schließlich ist es wesentlich wahrscheinlicher, daß ein Skiläufer in der Falllinie die Beherrschung über seine Skier verliert und in die meist quer zur Pistenrichtung stehende Schlange rast, als daß dies in der Schrägfahrt geschieht und er die Liftrasse gefährdet. Gewichtiger ist dagegen das zweite Argument, nämlich die Bildung sehr langer

1) Rabinovitch J. C. P. 1962, I. 1728, Nirk NJW 1964, 1835, Kettnacker VersR 1964, 216, Pichler ÖJZ 1966, 147

2) OGH ZVR 1968 Nr. 154, ZVR 1972 Nr. 100

3) Süddeutsche Zeitung Nr. 92/93 v. 16./17./18. 4. 1960

Schlangen. Da der Unternehmer nicht ganze Hänge einzäunen kann, wird die an sich berechnete Forderung des OLG München dahin modifiziert werden müssen, daß ein Schutzzaun zu errichten ist, der für eine normale Wartezeit bei mittlerem Andrang ausreicht. Im vorliegenden Fall hatte jede Sicherung gefehlt, so daß hier die Haftung des Unternehmers begründet war.

Eine wichtige Voraussetzung für die Gewährleistung eines sicheren Betriebes ist natürlich, daß der Unternehmer die in den Vorschriften enthaltenen Sicherheitsprüfungen ¹⁾ gewissenhaft durchführen läßt, da häufig konstruktive Mängel erst durch die betriebliche Abnutzung hervortreten, und außerdem das gesamte Material unter den Bedingungen des Seilbahnbetriebes einer stärkeren Ermüdung ausgesetzt ist, so daß seine Festigkeit allmählich abnimmt. Dies wird an folgendem Fall ²⁾ deutlich:

Ein Fahrgast war wegen eines Drahtseilrisses mit einer Gondel abgestürzt und schwer verletzt worden. Der Riß war an einem Kuppengerüst aufgetreten, wo das Seil in einem Tragseilschuh ruhte. Die Untersuchung des Unfalls ergab starke Rostspuren in diesem Tragseilschuh, sowie einzelne Drahtbrüche in den äußeren Litzenlagen des Seiles, woraus zu folgern war, daß der Korrosionsprozeß vor dem Seilriß bereits längere Zeit andauerte hatte. Der mit der Überwachung betraute Angestellte hatte entgegen der Vorschrift nicht das gesamte Seil kontrolliert, so daß ihm die angegriffene Stelle entgangen war. Diese Pflichtverletzung hat der Unternehmer im Rahmen der Erfüllungsgelienhaftung des § 278 BGB zu vertreten. Der OGH hat diesen Fall mit dem gleichen Ergebnis gelöst, wobei er allerdings die Vorschrift des § 1311 ABGB in Verbindung mit § 1313a ABGB wegen Verstoßes gegen ein Schutzgesetz anwandte. Diese Lösung ist im deutschen Recht wegen der in § 831 BGB vorgesehenen Exkulpationsmöglichkeit wesentlich ungünstiger, so daß hier der Vertragslösung der Vorzug zu geben ist.

In einem ähnlichen Fall ³⁾ wurde der Benutzer eines Schlepplifts plötzlich vom Schleppgehänge acht Meter in die Höhe gehoben und stürzte aus dieser Höhe ab. Ursache war der Bruch einer Pendelbegrenzung. Diese war an sich vom verwendeten Material her stark genug konstruiert und der Bruch, ein kleiner Haarriß, war wegen der Überdeckung durch Farbe und Schmierfett bei der Kontrolle nicht wahrgenommen worden. Hier ist das Verschulden des Unternehmers bzw. des für die Überprüfung zuständigen Angestellten sehr problematisch. Bei den Betriebsprüfungen sind zwar die einzelnen Seilbahnelemente gründlich zu untersuchen,

1) § 20 BOSeil

2) Vgl. OGH Urteil v. 17. 4. 1969 - Az. 2 Ob 393/68 unveröff. mitgeteilt bei Pichler a. a. O. S. 132

3) OGH ZVR 1967 Nr. 130

doch wären die Anforderungen an die hierbei zu beachtende Sorgfalt wohl zu hoch geschraubt, wenn man verlangen wollte, daß Farbe und Schmierstoffe entfernt werden müssen, damit die blanke Oberfläche geprüft werden kann. Andererseits lag auch ein konstruktives Verschulden nicht vor. Damit ist weder ein Verschulden des Unternehmers noch seines Angestellten festzustellen. Die Verpflichtung zur Bereitstellung einer sicheren Anlage, die den Inhalt des Schleppvertrages bildet, wird aber ebenfalls durch das Vertretenmüssen des Unternehmers begrenzt, da die üblicherweise geschlossenen Verträge keine Hinweise auf das Vorliegen einer Garantieverpflichtung enthalten.

Neben der sorgfältigen Instandhaltung und Überprüfung der Bahn verdienen die Pflichten des Unternehmers, die aus dem eigentlichen Betrieb, also dem unmittelbaren Beförderungsvorgang resultieren, noch besondere Beachtung. Hier sind es wiederum vor allem Sessel- und Schlepplifte, bei denen wegen der Besonderheiten der Konstruktion und insbesondere der aktiven Mitwirkung des Fahrgastes eine besondere Fürsorge des Unternehmers geboten ist. Dazu gehört, daß dem Fahrgast bereits vor Besteigen der Bahn durch den Anschlag zweckdienlicher Betriebsvorschriften klar gemacht wird, was er zu beachten hat, um sicher an sein Ziel zu gelangen. ¹⁾ Sodann muß das Seilbahnpersonal den Fahrgästen beim Ein- und Aussteigen behilflich sein, da gerade diese Vorgänge mit gewissen Gefahren verbunden sind. ²⁾ Dabei ist auf Verlangen eines Fahrgastes evtl. auch das Seil zu verlangsamen oder ganz anzuhalten. Der österreichische OGH ³⁾ hatte zu diesem Problemkomplex folgenden Fall zu entscheiden:

Ein Skiläufer hatte sich verletzt und wollte deshalb mit der Sesselbahn wieder zu Tal fahren. Trotz einer entsprechenden Bitte hielt der Einsteigehelfer die Bahn nicht an, so daß der Fahrgast nicht richtig in den Sessel gelangte, sondern nach Verlassen der Bergstation herausrutschte, ein Stück die Trasse hinabstürzte und sich verletzte. Der Angestellte war hier seiner Pflicht, dem Fahrgast beim Einsteigevorgang zu helfen, nicht nachgekommen. Diese Pflichtverletzung war für den Unfall kausal gewesen. Interessant ist jedoch, daß der OGH ein Mitverschulden des Fahrgastes angenommen hat, weil dieser nach der Ablehnung des Helfers, die Bahn anzuhalten, den Lift dennoch bestiegen hat. Diese Entscheidung erscheint zweifelhaft, denn der Fahrgast mußte diejenige Aufmerksamkeit und Sorgfalt außer Acht gelassen haben, die jedem ordentlichen und verständigen Menschen obliegt, um sich vor Schaden zu bewahren. ⁴⁾ Wenn ihm aber

-
- 1) Rabinovitch J. C. P. 1965. I. 1953, BGH VersR 1959, 732, OGH Zeitschrift f. Verkehrsrecht 1964, 160
 - 2) Cour d'appel de Grenoble Gaz. Pal. 1970. 2. 291
 - 3) OGH 1966 Nr. 144
 - 4) BGH NJW 1965, 1075

der für die Sicherheit zuständige Liftangestellte versichert, mit seiner Hilfe werde er auch ohne Anhalten sicher in den Sessel gelangen, so muß er darauf vertrauen können. Sein Vertrauen auf die Sachkenntnis des Personals kann gerade kein Verschulden gegen sich selbst begründen, das er sich anrechnen lassen mußte. Die Notwendigkeit einer solchen Hilfestellung setzt natürlich voraus, daß beide Stationen während des Betriebes ständig besetzt sind. Auf Grund der Vernachlässigung dieser Pflicht ereignete sich ein haftungsrechtlich interessanter Unfall, den ebenfalls der OGH ¹⁾ zu entscheiden hatte.

Die Klägerin war mit einem Sessellift bergwärts gefahren und fand, als sie wieder ins Tal zurückkehren wollte, die Bergstation unbesetzt und die Bahn abgestellt vor. Im Bereich der Station befand sich ein Sessel, der den eigentlichen Einsteigepunkt schon passiert und deshalb bereits einen etwas größeren Bodenabstand hatte, so daß die kleinwüchsige Klägerin nicht ohne weiteres in den schwankenden Sessel gelangen konnte. Sie legte daher die Sicherheitskette des Sessels um eine Stütze, konnte den Sessel so auch ruhig halten und einsteigen. Der Maschinist in der Talstation, der diese Manipulationen nicht genau sehen konnte, glaubte an ein Abfahrtssignal und ließ die Bahn anlaufen. Der Sessel wurde aber von der Sicherheitskette zurückgehalten und schwang so weit nach rückwärts aus, daß der Fahrgast herausfiel und sich verletzte. Hier wäre man primär geneigt, zu denken, daß die Klägerin durch ihr leichtsinniges Verhalten den Unfall selbst verschuldet habe. Es wurde auch die Frage diskutiert, ob nicht im Besteigen des Lifts unter Verzicht auf einen Einsteigehelfer ein Haftungsverzicht liege. Mit Sicherheit ist dieses Verhalten der Geschädigten als Mitverschulden zu werten, doch reicht es für ein alleiniges Verschulden nicht aus, weil der Maschinist die Bahn in Betrieb setzte, obwohl der Einsteigehelfer abgezogen war. Gerade ein Liftangestellter muß aber die damit verbundenen Gefahren wesentlich besser erkennen, als der Fahrgast, darf sich also nicht mit dessen Fehlverhalten exkulpieren. Auch ein Haftungsverzicht scheidet aus, da der Fahrgast nur seinen Rückbeförderungsanspruch realisieren wollte und glaubte, dies nicht anders tun zu können. Außerdem hätte hier sogar verhindert werden müssen, daß Fahrgäste nach Abzug des Einsteigehelfers noch in die Bahn gelangen können. Dies ist auch dann sehr gefährlich, wenn es dem Fahrgast gelingt, den Lift sicher zu besteigen. Es ist nämlich meist damit zu rechnen, daß die Bahn abgestellt wird, wenn der Einsteigehelfer die Talstation erreicht hat. Wenn dann die Trasse nicht von der Talstation in ihrer ganzen Länge übersehen werden kann, bleiben diese Fahrgäste auf der Strecke hängen. Dies birgt aber besonders im Winter die Gefahr in sich, daß der Fahrgast entweder in seinem Sessel erfriert oder bei dem Versuch, den Erdboden zu erreichen, abstürzt. In einem solchen Fall ist eine Verantwortlichkeit des

1) OGH 1965 Nr. 112

Unternehmers immer dann anzunehmen, wenn er nicht mit ausreichenden Maßnahmen dafür gesorgt hat, daß die Station nicht betreten werden kann. Dem Unternehmer wird hier die Verantwortung für ein leichtsinniges Verhalten Dritter aufgebürdet, doch ist dies auch auf anderen Rechtsgebieten der Fall; so muß z. B. auch die unbefugte Benutzung eines Kraftfahrzeuges verhindert werden, 1) obwohl doch auch hier jeder verständige Mensch weiß, daß er ein fremdes Fahrzeug nicht benutzen darf. Selbstverständlich braucht der Liftunternehmer keine unübersteigbare Umzäunung zu schaffen, während andererseits ein bloßes Verbotsschild eine zu geringe Hemmungswirkung ausübt. Dagegen ist eine Türe oder Schranke durchaus ausreichend. Wenn der Fahrgast eine solche Sperre dennoch überwindet, trifft ihn das alleinige Verschulden an einem Unfall.

Wie weit beim Ein- und Aussteigevorgang die vertragliche Fürsorgepflicht geht, zeigt auch der folgende Fall: 2) Ein Fahrgast verpaßte an der Bergstation den richtigen Moment zum Aussteigen, blieb aber nicht sitzen, sondern verließ den Sessel bei der Einfahrt in das Stationsgebäude und verletzte sich dabei. Die Bahn verfügte über eine automatische Sicherheitsvorrichtung, die den Antrieb rechtzeitig stillgesetzt hätte, so daß der Fahrgast gefahrlos hätte aussteigen können. Der Unternehmer hatte das Vorhandensein einer solchen Vorrichtung den Fahrgästen aber nicht bekanntgegeben, da er befürchtete, daß sonst Fahrgäste aus den verschiedensten Gründen nicht rechtzeitig aussteigen würden, was zu erheblichen Betriebsstörungen führen würde. Wie in dem vorher erörterten Fall war auch hier an sich ein Fehlverhalten des Fahrgastes kausal für den Unfall, während der Unternehmer alle Sicherheitserfordernisse erfüllt hatte. Die dem Fahrgast unbekannte Sicherheitsvorkehrung war aber relativ wirkungslos, da dieser glauben mußte, in Gefahr zu geraten, wenn er den Aussteigepunkt verpaßte. Deshalb ist auch hier dem Unternehmer eine Fürsorgepflicht für den unkundigen Fahrgast dahin aufzuerlegen, daß er durch geeignete Maßnahmen, etwa entsprechende Hinweisschilder, auf die Gefährlosigkeit des Verpassens des Aussteigepunktes hinweist. Tut er dies nicht, so ist er für ein Fehlverhalten des Fahrgastes verantwortlich.

Im Zusammenhang mit den beim Ein- und Aussteigen aus Sessel- und Korb Liften auftretenden Schwierigkeiten stellt sich auch die Frage, ob das Personal ihm ungeeignet erscheinende Personen zurückweisen kann und was haftungsrechtlich bedeutsamer ist, zurückweisen muß. Diese Problematik ist auch beim Schlepplift von großer Bedeutung. Bereits bei der Besprechung der einzelnen Vertragstypen wurde auf die aktive Rolle hingewiesen, die dem Fahrgast bei Sessel- und

1) Vgl. BGH VersR 1960, 695, BGH NJW 1964/404

2) Cour d'appel de Chambéry, Urteil v. 9. 6. 1969 Sté de Val d'Isère c. Tau-ry unveröff., mitgeteilt in Juris-Classeur Art. 1382-1383 Ccf Nr. XXXIII b

Schlepplift zufällt und für deren Bewältigung er grundsätzlich selbst die Verantwortung trägt. Eine Zurückweisungspflicht würde unter diesen Umständen bedeuten, daß dem Unternehmer wieder ein Stück der Verantwortung des Fahrgastes aufgebürdet wird. Grund für eine solche Verlagerung der Verantwortlichkeit kann nur die Tatsache sein, daß sich der Unternehmer und seine Angestellten über das Risiko der Benutzung der Anlage im klaren sind, während das bei den Fahrgästen durchaus nicht immer der Fall ist. Nachdem heute Sessel- und Schlepplifte gebräuchliche Verkehrsmittel sind und letztere insbesondere nur im Rahmen der Sportausübung benutzt werden, wird man grundsätzlich der Urteilsfähigkeit des Fahrgastes die Entscheidung über die Benutzung der Anlage überlassen müssen. So hat auch das Tribunal de grande instance de Chambéry ¹⁾ in einem Fall entschieden, wo ein älterer Fahrgast seine körperliche Gewandtheit überschätzt hatte, deshalb beim Besteigen eines Sessellifts nicht richtig in den Sessel gelangte, sich am Sessel anklammerte und dann aus fünf Metern Höhe abstürzte. Von dieser Meinung wird man nur dann abgehen müssen, wenn die Anlage außergewöhnliche, von der Talstation aus nicht erkennbare Schwierigkeiten bietet oder wenn bei dem Fahrgast eine besondere Vertrauenslage geschaffen wird. Wurde etwa für einen älteren Fahrgast, dessen erster Versuch, einen Sessellift zu besteigen mißglückt war, die Bahn angehalten und dem Fahrgast beim Einsteigen geholfen, so wurde damit für diesen ein besonderer Vertrauensstatbestand geschaffen. Dieser erfordert eine Mitteilung an die Bergstation, daß ein gebrechlicher Fahrgast zu erwarten sei, dem beim Aussteigen geholfen werden müsse. Erkannte nämlich der Angestellte die Ungeeignetheit des Fahrgastes, so garantierte er ihm durch die besondere Hilfe beim Einsteigen praktisch eine sichere Beförderung, so daß man ein konkludent gegebenes, unselbständiges Garantieversprechen annehmen kann. Dieses schließt ein, daß der Fahrgast erwarten durfte, ihm werde beim Aussteigen eine ähnliche Hilfe zuteil werden. Der Angestellte hat daher für den Unternehmer in Kenntnis des Risikos eine besondere Sicherheitsverpflichtung übernommen, die den Fahrgast insoweit von seiner vertraglichen Sorgfaltspflicht befreit. ²⁾

Während man bei Erwachsenen auf deren Urteilsfähigkeit abstellen kann, ist dies bei Kindern nicht unproblematisch. Ohne Begleitung Erwachsener dürfen gemäß den entsprechenden Vorschriften ³⁾ Kinder, die noch nicht das schulpflichtige Alter erreicht haben, nicht befördert werden. Auch bei größeren Kindern stellt sich die Frage, wer die Entscheidung über die Eignung treffen soll. Man wird

1) J. C. P. 1965, II, 14328

2) Vgl. Cour de Toulouse, Urteil v. 24. 5. 1968, unveröff., mitgeteilt Juris Classeur, Art. 1382-1383 Nr. XXXIII b

3) § 22 Abs. 8 BOSeil

hier auf die Einsichtsfähigkeit des Kindes abstellen müssen, wie sie in § 828 Abs. 2 BGB als Maß für die schuldrechtliche Verantwortlichkeit eines Kindes verwendet wird. Sollte eine entsprechende Einsichtsfähigkeit des Kindes nicht vorliegen, so muß diese Entscheidung von Eltern und Erziehungsberechtigten getroffen werden. ¹⁾ Im Interesse eines reibungslosen Betriebes wird man aber auch die Zurückweisungspflicht bei Kindern nicht überspannen dürfen. Nur wenn deutliche Anzeichen für das Fehlen der erforderlichen körperlichen Gewandtheit sprechen, wird man eine Zurückweisung verlangen können. Allerdings muß bei allen Kindern erhöhte Sorgfalt beim Ein- und Aussteigevorgang angewandt werden. So ist z. B. darauf zu achten, daß der Sicherheitsbügel beim Sessellift sofort geschlossen wird. ²⁾ Zusammenfassend ist also ein Recht des Unternehmers, die Beförderung zu verweigern, anzuerkennen, eine Pflicht hierzu aber grundsätzlich zu verneinen, wobei allerdings die obigen Einschränkungen zu beachten sind. ³⁾

Im Anschluß soll nun ein Fall ⁴⁾ besprochen werden, der an das eben erörterte Thema anknüpft und gleichzeitig zu einem weiteren Komplex überleitet, nämlich den Überwachungspflichten während der Fahrt. Ein Skilehrer benutzte mit einer Gruppe jugendlicher Skianfänger, die erst drei Tage Skikurs hinter sich hatten, einen leichten Schleplift, ohne vorher besondere Anweisungen für das Schlepliftfahren zu geben. Ein Mädchen achtete weder auf das Hinweisschild, daß die Aussteigestelle erreicht sei, noch auf das Verhalten des vor ihr fahrenden Skilehrers, fuhr über die Aussteigestelle und einen Fangzaun hinaus, stürzte zu Boden und verletzte sich. Die Entscheidung über die Eignung, den Lift zu benutzen, war hier von dem Skilehrer getroffen worden, der es aber versäumt hatte, die notwendigen Instruktionen zu geben. Das Liftpersonal wiederum hätte bei aufmerksamer Überwachung den Lift abstellen können, bevor das Mädchen den Fangzaun erreicht hätte. Schließlich wäre auch von dem Mädchen zu erwarten gewesen, daß es den Anweisungen des Hinweisschildes bzw. dem Beispiel der anderen Liftbenutzer Beachtung geschenkt hätte, so daß bei entsprechender Einsichtsfähigkeit ein Mitverschulden vorliegt. Von Bedeutung ist aber, daß trotz des eindeutigen Fehlverhaltens des Fahrgastes von dem entscheidenden Gericht auch eine Pflichtwidrigkeit des Liftpersonals angenommen wurde. Trotz der aktiven Rolle bei der Beförderung durch Sessel- und Schleplifte fallen dem Fahrgast also die Folgen einer Unachtsamkeit nur dann allein zur Last, wenn der

1) Cour de Cassation Gaz. Pal. 1961. I. 302

2) Cour d'appel de Pau, Gaz. Pal. 1968. I. 218

3) Vgl. auch Rabinovitch J. C. P. 1965. II. 14328

4) Bay. ObLG Az. 3b St 56/59 unveröff., mitgeteilt bei Hummel i. Sport und Recht S. 78

Liftunternehmer oder sein Personal keine Möglichkeit mehr haben, den schädigenden Erfolg abzuwenden oder in seinen Auswirkungen zu mildern. Obwohl nämlich gerade im Falle des Schleppvertrages der Beförderungserfolg nicht geschuldet sein kann, so muß doch in Bezug auf die Mitwirkung des Liftbenutzers alles getan werden, um das Beförderungsrisiko zu vermindern, da die, in Frankreich als "obligation de moyens" bezeichnete Verpflichtung aus dem Schleppvertrag auch die menschliche Komponente der Betreuung durch zuverlässiges Personal umfaßt. Neben der bereits besprochenen Hilfe zum Ein- und Aussteigen beinhaltet diese Pflicht besonders die Überwachung des Beförderungsvorganges, die gerade bei Sesselbahnen und Schleppliften wegen des Fehlens komplizierter elektrischer Überwachungseinrichtungen, wie sie die Großseilbahnen haben, besondere Aufmerksamkeit erfordert. Neben einer visuellen Überwachung der Strecke, die aber auf Grund von Geländebeschaffenheit und Witterungsverhältnissen nicht immer durchführbar ist, muß die Beachtung sekundärer Merkmale treten. So wurde z. B. Seilbahnunternehmern zum Vorwurf gemacht, daß ihre Angestellten aus einem starken Vibrieren ¹⁾ oder einem außergewöhnlichen Durchhängen ²⁾ des Seiles nicht die richtigen Schlüsse gezogen haben, sondern die Bahn weiterlaufen ließen. Eine solche Überwachung ist aber nur dann durchführbar, wenn eine Anlage über genügend Personal verfügt, das auch entsprechend ausgebildet ist. Allein ein ungenügender Personalbestand ist dem Unternehmer also bei einem Unfall bereits zum Vorwurf zu machen, wie auch folgender Fall ³⁾ zeigt. An einem Schlepplift stürzte eine Skiläuferin und führte dadurch eine Seilentgleisung herbei. Der einzige Angestellte in der Talstation konnte die Strecke nicht überblicken, und es war auch kein automatischer Sicherheitsschalter vorhanden, der die Bahn hätte abschalten können. Die Skiläuferin wurde daher von dem weiterlaufenden Seil getötet. Hier konnte sich der Unternehmer nicht mit Personalmangel exkulpieren, vielmehr ist ihm die ungenügende Überwachung der Strecke zum Vorwurf zu machen.

Überwachungspflichten bestehen aber nicht nur in Bezug auf den Betrieb, sondern auch die Wetter- und Lawinensituation bedarf ständiger Aufmerksamkeit, da die Naturkräfte auf die empfindliche Konstruktion der Seilbahn in erheblichem Umfang einwirken können. Dem Unternehmer kann dabei selbstverständlich nicht die Beherrschung der Elemente zur Pflicht gemacht werden, doch muß er durch konstruktive Sicherungsmaßnahmen und eben durch betriebliche Sorgfalt seine Fahrgäste nach Möglichkeit vor ihnen schützen, was in der Regel am wirkungs-

1) Tribunal de police de Moutiers, Dallzo-Sirey 1965, J. 16

2) Cour corr. Grenoble Gaz. Pal. 1963, 1, 460

3) Cour de Grenoble Gaz. Pal. 1968, 1, 89, Tribunal de police de Moutiers, Dalloz-Sirey 1965, J. 16

vollsten durch eine rechtzeitige Einstellung des Betriebes geschehen kann. 1) In den Lawinenschutz sind außer der Anlage selbst auch Vorplätze 2) und Abgangswege 3) einzubeziehen.

Für technische Defekte, die einen Weiterbetrieb der Bahn unmöglich machen, muß die Möglichkeit einer Bergung in angemessener Zeit bestehen, 4) da gerade bei winterlichen Temperaturen sonst die Gesundheit der Fahrgäste erheblich gefährdet ist. Dies erfordert, daß entsprechende Bergungsgeräte, seien es Hilfsbahnen, selbstfahrende Bergewagen oder Abseilgeräte, jederzeit zum Einsatz bereitstehen, und daß das Personal durch Übungen auf diesen Ernstfall vorbereitet ist. Werden bei der Bergung noch andere Hilfskräfte tätig, so haftet der Unternehmer für sie als Erfüllungsgehilfen, auch wenn sie in keinerlei rechtlichem Verhältnis zu ihm stehen, 5) und zwar für die gleiche Sorgfalt wie bei seinem ausgebildeten Personal, 6) da für das Maß der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt stets auf die Art des Schuldverhältnisses, und nicht auf die Person des Erfüllungsgehilfen abzustellen ist.

Zum Schluß dieses Abschnittes bleibt nur noch zu bemerken, daß die hier erörterten Fälle den Pflichtenkreis des Seilbahnunternehmers bei weitem nicht erschöpfen. Es sollte jedoch die Problematik nur anhand einzelner instruktiver Fälle aufgezeigt werden, ohne daß dabei Vollständigkeit angestrebt wurde.

5) Die Beweislast bei vertraglicher Haftung

Von großer Bedeutung für den Geschädigten ist, wie im Rahmen der Vertragshaftung die Beweislast verteilt ist, da davon häufig der Ausgang eines Haftpflichtprozesses abhängt. Im deutschen Recht ist die maßgebliche Norm der § 282 BGB, der seinem Wortlaut nach dem Schuldner die Beweislast dafür aufbürdet, daß er eine nachträgliche Unmöglichkeit der Leistung nicht zu vertreten hat. Diese Bestimmung bedeutet eine Umkehrung der Beweislast gegenüber dem allgemeinen Grundsatz, daß der Gläubiger alle seinen Anspruch begründenden Umstände zu beweisen hat. Literatur 7) und Rechtsprechung 8) wenden § 282 BGB entsprechend auf die positive Vertragsverletzung, also den hier interessierenden Fall der Schlechterfüllung an. Die Rechtsprechung geht dabei insbesondere davon aus, daß die Beweislast nach Verantwortungssphären zu verteilen ist,

-
- 1) Vgl. § 22 Abs. 4 BOSeil
 - 2) OLG Salzburg Alpenland Mai 1966, S. 28
 - 3) OGH Jur. Bl. 1965, 587
 - 4) Vgl. § 23 Abs. 1 BOSeil
 - 5) BGHZ 13, 11
 - 6) BGHZ 31, 358
 - 7) Larenz I S. 282
 - 8) BGHZ 48, 312; BGH VersR 1970/179

da jeder Vertragspartner für seinen Bereich verantwortlich ist und daher die Nachteile unaufklärbarer Umstände tragen muß. Eine analoge Anwendung des § 282 BGB findet demgemäß statt, wenn die Ursache des Schadens aus der Risikosphäre des Schuldners herrührt. Auch in diesem Fall ist aber vom Geschädigten zu beweisen, daß dem Unternehmer eine objektive Pflichtverletzung zur Last fällt, ¹⁾ und daß die Schadensursache aus dem Gefahrenkreis des Unternehmers stammt. ²⁾ Die Rechtsprechung erleichtert dem Geschädigten den Beweis aber noch häufig dadurch, daß sie es als Beweis für eine Pflichtverletzung ausreichen läßt, daß der Gläubiger bei der Vertragserfüllung einen Schaden erlitten hat. So soll beim Beförderungsvertrag eine objektive Pflichtwidrigkeit dann erwiesen sein, wenn die Schädigung durch den Beförderungsvorgang oder die Beförderungseinrichtungen verursacht wurde. ³⁾ Larenz ⁴⁾ weist darauf hin, daß mit dieser Rechtsprechung der Rahmen der analogen Anwendung des § 282 BGB gesprengt wird, da es grundsätzlich nicht zur Leistungspflicht des Unternehmers gehöre, den Beklagten unverletzt ans Ziel zu bringen, sondern daß nur die Beförderung selbst, sowie ein Verhalten geschuldet werde, das den Fahrgast vor Schaden bewahre. Dennoch trägt die Ansicht der Rechtsprechung der wohlverstandenen Interessenlage am besten Rechnung, da der Nachweis, der Unternehmer bzw. seine Angestellten hätten ein Verhalten an den Tag gelegt, das nicht geeignet war, den Fahrgast vor Schaden zu bewahren, Elemente des Verschuldens in die Prüfung der objektiven Pflichtverletzung einführt, und damit die bezweckte Verbesserung der Beweissituation zumindest teilweise wieder entwertet. Dies zeigt deutlich der Fall, an dem der BGH ⁵⁾ seine Ansicht entwickelt hat. Der Geschädigte war in einem LKW mitgefahren und dadurch verletzt worden, daß der Fahrer gegen einen Baum fuhr. Der Unternehmer wollte sich damit exkulpieren, daß sein Wagen von einem überholenden Fahrzeug gestreift und von der Fahrbahn gedrängt worden sei. Wenn der Geschädigte hier zu beweisen hätte, daß der Fahrer nicht sorgfältig gefahren sei, so befände er sich in der gleichen Beweisnot wie bezüglich des Verschuldens. Auch der Kausalzusammenhang zwischen positiver Vertragsverletzung und dem Eintritt des Schadens ist vom Gläubiger zu beweisen, ⁶⁾ d. h. er muß sowohl für die haftungsbegründende Kausalität zwischen dem Verhalten des Schädigers und dem ersten Erfolg, wie auch für die haftungsausfüllende Kausalität bezüglich eines weiteren Schadens Beweis erbringen. Hinsichtlich der haftungsbegründenden Kausalität kommt ihm dabei die oben geschilderte An-

1) BGH VersR 1970/831

2) BGHZ 27, 239

3) BGHZ 8, 241

4) Bd. I, S. 284

5) BGHZ 8, 241

6) BGH NJW 1969, 554

sicht des BGH zu Hilfe, denn wenn dieser vom Schadenseintritt auf die Pflichtverletzung schließt, dann setzt er das Bestehen eines Kausalzusammenhanges voraus. Hat der Geschädigte diese ihm obliegenden Nachweise erbracht, so muß der Unternehmer beweisen, daß weder ihn noch seine Angestellten ein Verschulden trifft. ¹⁾ Nur insoweit liegt also eine Beweislastumkehrung vor.

Abweichend ist lediglich der Schlepplift zu behandeln, da hier ein Unfall wegen der aktiven Mitwirkung des Fahrgastes bei der Beförderung nicht den Schluß rechtfertigt, der Unternehmer habe eine Vertragspflicht verletzt. Bei vielen Schleppliftunfällen ist nämlich mangelhafte Beherrschung der Skier oder sonstiges Fehlverhalten des Benutzers die Ursache. Hier muß man also den Nachweis einer objektiven Pflichtwidrigkeit des Unternehmers verlangen, um dann beim Verschulden zur obigen Beweislastumkehrung zu kommen. Dieser Gesichtspunkt muß auch auf den Ein- und Aussteigevorgang beim Sessellift übertragen werden, da der Fahrgast auch hier eine aktive Rolle spielt. ²⁾

Die Rechtslage in Österreich ist mit der in Deutschland praktisch identisch, wobei Rechtsgrundlage für die Beweislastumkehr bezüglich des Verschuldens der § 1298 ABGB ist. Auch das österreichische Recht macht die obige Einschränkung in Bezug auf die Schleppliftunfälle, da den Unternehmer keine Garantiepflicht für eine sichere Beförderung des Benutzers zur Bergstation trifft, so daß erst feststehen muß, daß der Unfall auf einen Fehler in der Lifanlage oder in der Bedienung derselben zurückgeht, bevor die Beweislastumkehr eintritt. ³⁾

In der Schweiz erlegt zwar Art. 8 ZBG grundsätzlich demjenigen die Beweislast auf, der aus einer Tatsache Rechte herleitet, aber diese Vorschrift hat einen ausdrücklichen Vorbehalt zugunsten anderslautender gesetzlicher Bestimmungen. Eine solche vorgehende Regelung enthält Art. 97 Abs. 1 OR, der bei der Schlechterfüllung eines Vertrages ein Verschulden des Schädigers vermutet und es diesem auferlegt, den Schuldbefreiungsbeweis zu führen. ⁴⁾

Auch das italienische Recht führt bei Ansprüchen aus dem Beförderungsvertrag wegen Schlechterfüllung eine Umkehr der Beweislast durch, d. h. zu Lasten des Nicht- oder Schlechterfüllenden besteht gemäß Art. 1218 C. c. it. eine Verschuldensvermutung, die nur durch die "prova liberatoria", den Beweis fehlenden Verschuldens entkräftet werden kann. ⁵⁾

1) BGHZ 8, 241

2) Vgl. OLG München VersR 1959, 838

3) Pichler a. a. O. S. 114

4) Vgl. Keller a. a. O. S. 28

5) Egger, Skirecht 1966, S. 156

Die grundlegende Vorschrift im französischen Recht für die Beweislast bei Vertragshaftung ist der Art. 1147 Ccf, der ebenfalls eine Verschuldensvermutung zu Lasten des Schuldners aufstellt, während die Nicht- bzw. Schlechterfüllung selbst gemäß Art. 1315 Abs. 1 Ccf vom Gläubiger zu beweisen ist.¹⁾ Diese Grundregel gilt aber nur in Bezug auf die "obligation de résultat", also für die Pflicht aus dem Beförderungsvertrag, den Fahrgast "sain et sauf" an sein Ziel zu bringen.²⁾ In diesem Fall nimmt das französische Recht nämlich eine "obligation de sécurité déterminée", eine genau bestimmte Sicherungspflicht an. Für den Seilbahnbereich bedeutet dies, daß die Beweislastumkehr bezüglich des Verschuldens nur für Standseil- und Seilschwebbahnen gilt, wo der Fahrgast bei der Beförderung nur eine passive Rolle spielt.³⁾ Bezüglich des Ein- und Aussteigevorgangs bei Sessel- und Korbfliten und, wie neuerdings vertreten wird, auch bei den Kabinenbahnen,⁴⁾ soll dagegen nur eine "obligation de moyens" bestehen, wie dies auch für den Schleppvertrag angenommen wird.

Für die "obligation de moyens" will die herrschende Meinung in Frankreich aber dem Gläubiger den Verschuldensnachweis aufbürden, da bei dieser Gestaltung des Schuldverhältnisses keine Verschuldensvermutung zu Lasten des Schuldners besteht.⁵⁾ Der geschädigte Fahrgast muß also beim Schlepplift beweisen, daß der Unfall auf eine vom Unternehmer zu vertretende Ursache zurückzuführen ist. Dem Geschädigten wird diese Beweisführung aber dadurch erleichtert, daß ein Teil der Literatur⁶⁾ ihm nur den Beweis auferlegen will, daß die Liftanlage nicht ordnungsgemäß funktionierte. Dies entspricht der Rechtslage in Deutschland, wo auch der Geschädigte die objektive Pflichtverletzung des Vertragspartners zu beweisen hat. Der Kassationshof geht in derselben Richtung noch weiter, indem er ausführt, die Tatsache selbst, daß der Fahrgast während der Fahrt verletzt worden sei, weise auf einen Mangel der Anlage und damit ein Verschulden des Unternehmers hin.⁷⁾

Mit der Zulassung dieses Prima facie-Beweises wird die Beweissituation des Unternehmers aus sozialen Gründen erheblich verschlechtert, es wird ihm nämlich eine Erfolgsgarantie aufgebürdet, wie sie gerade bei der "obligation de moyens"

1) Vgl. Ferid a. a. O. S. 500

2) Vgl. Ferid a. a. O. S. 735

3) Rabinovitch J. C. P. 1965, II 14328, Trib. gr. inst. Saint Gaudens, Juris Classeur Art. 1382-1383 Ccf Jr. XXXIII b, Cour d'appel de Grenoble Gaz. Pal. 1970, 2. 291

4) Mazeaud-Tunc, Juris Classeur, Art. 1382-1383 Ccf Nr. XXXIII b

5) Ferid a. a. O. S. 501, Tunc, rev. trim. civ. 1964, 306

6) Rabinovitch J. C. P. 1965, II, 15745

7) Cour cass. J. C. P. 1965, II, 15745

und der mit ihr korrespondierenden Nebenpflicht der "obligation de prudence et diligence" ¹⁾ nicht besteht. Diese Rechtsprechung hat dann auch bei anderen französischen Gerichten erhebliche Kritik ausgelöst. Besonders die Cour correctionnelle de Grenoble ²⁾ sieht diese "Erfolgshaftung" als zu weitgehend an und hält an der früheren Risikoverteilung fest.

Abschließend kann man also feststellen, daß bei Standseilbahnen und Seilschwebbahnen, wo ein Beförderungsvertrag geschlossen wird, grundsätzlich der Unternehmer zu beweisen hat, daß ein Unfall nicht durch sein Verschulden verursacht wurde. Beim Schlepplift und bei der Ein- und Aussteigephase des Sessellifts bleibt zwar die Beweislastverteilung die gleiche, doch sind die Anforderungen an den vom Gläubiger zu führenden Nachweis der objektiven Pflichtwidrigkeit verschärft.

§ 3 Die allgemeine, außervertragliche Haftung

Die allgemeine, außervertragliche Haftung, so bezeichnet, um sie von den spezialgesetzlichen Gefährdungshaftungsvorschriften abzugrenzen, umfaßt drei verschiedene Haftungsarten, nämlich die allgemeine deliktische bzw. quasideliktische Verschuldenshaftung, die Haftung wegen Verletzung eines Schutzgesetzes und die Werk- und Sachhalterhaftung, die teils noch eine besonders gestaltete Verschuldenshaftung, teils aber auch schon Gefährdungshaftung darstellt. Allen drei Haftungsarten ist gemeinsam, daß sie auf Vorschriften basieren, die dem Schutze des einzelnen gegen eine Beeinträchtigung seiner Rechtssphäre dienen. Diese Rechtssphäre umfaßt alle Rechte, die jedem Menschen gegenüber seinen Mitmenschen auf Grund der Gesetze zustehen, wenn zwischen ihnen keine vertraglichen oder vertragsähnlichen Sonderbindungen zustande gekommen sind. ³⁾ Häufig beruht diese Haftung auf der Verletzung derselben Pflichten, die dem Unternehmer schon aus dem Beförderungsvertrag obliegen; nämlich dann, wenn diese Pflichtverletzungen gleichzeitig den Tatbestand einer deliktischen Haftungsnorm erfüllen. In diesem Fall stehen einem geschädigten Vertragspartner beide Ansprüche zu, doch ist der deliktische von eigener Bedeutung, da z. B. nach deutschem Recht nur er einen Schmerzensgeldanspruch beinhaltet. Für einen Dritten, der zum Unternehmer in keinerlei vertraglicher Beziehung steht, ergibt sich ein Anspruch sogar nur aus den außervertraglichen Haftungsbestimmungen, allerdings einschließlich der Gefährdungshaftungsvorschriften.

1) Vgl. Ferid a. a. O. S. 432

2) Cour corr. de Grenoble J. C. P. 1970, II. 16164

3) Vgl. Pldt, Anm. 1 vor § 823 BGB

1) Die Haftung aus den deliktsrechtlichen Grundtatbeständen

Die allgemeinen Deliktshaftungstatbestände wurden in ihrer rechtlichen Ausgestaltung bereits an früherer Stelle besprochen. Sie sollen daher an dieser Stelle nur nochmals kurz aufgeführt werden. Es sind § 823 Abs. 1 BGB, § 1295 ABGB, Art. 41 OR, Art. 1382, 1383 Ccf. und Art. 2043 C. c. it. Bei diesen Vorschriften spielt eine Reihe von Pflichten eine Rolle, die sich aus der Eröffnung von Gefahrenquellen ergeben und die dem Unternehmer ein Tätigwerden zur Gefahrabwendung gebieten. Sie werden im deutschen Recht als Verkehrssicherungspflichten bezeichnet, bestehen aber, wie die Untersuchung im dritten Kapitel gezeigt hat, dem Inhalt nach in allen Alpenländern. Wie bereits festgestellt, bestehen diese Verkehrssicherungspflichten sowohl gegenüber den Fahrgästen als auch gegenüber jedem Dritten, der mit der Anlage in Berührung kommen kann. Soweit Fahrgäste betroffen sind, kann für die Verkehrssicherungspflichten auf die im vorigen Kapitel entwickelten vertraglichen Sicherungspflichten verwiesen werden, was an folgendem Fall ¹⁾ gezeigt werden kann.

Eine Skiläuferin stürzte während der Bergfahrt mit einem Schlepplift und rutschte die Trasse hinunter. Der nachfolgende Skiliftbenutzer konnte nicht ausweichen, stürzte ebenfalls und verletzte sich. Der Unfall wäre zu verhindern gewesen, wenn der Liftwart die Strecke ständig beobachtet hätte, da er dann ausreichend Zeit gehabt hätte, den Lift anzuhalten, bevor das nächste Gehänge die gestürzte Skiläuferin erreichen konnte. Für die Konstruktion des vertraglichen Haftungsanspruches wäre hier darauf hinzuweisen, daß der Angestellte die ihm vom Unternehmer übertragene Pflicht zur Überwachung der Strecke, die aus dem Schleppvertrag resultiert, vernachlässigt hat. Gleichzeitig trifft den Unternehmer aber die Pflicht, alles zu tun, damit durch den von ihm eröffneten Liftverkehr niemand verletzt wird. Diese Garantenstellung ergibt sich aus der vorangegangenen Eröffnung des Liftes, also aus dem Ingerenzprinzip. Gegen diese Verkehrssicherungspflicht hat der Angestellte verstoßen, weshalb gemäß § 831 BGB ein Verschulden des Geschäftsherrn bei seiner Auswahl vermutet wird. Wegen der gleichen Pflichtverletzung stehen dem Geschädigten hier also zwei Ansprüche zu, die, was die Haftung für Gehilfen, den Umfang, die Beweislast und Verjährung angeht, allerdings unterschiedlich gestaltet sind.

Im folgenden werden daher nur Sicherungspflichten zu nennen sein, die dem Unternehmer speziell gegenüber Dritten, mit denen er in keinerlei Vertragsbeziehungen steht, obliegen. Dritter wird dabei auch der Fahrgast, sobald er den unmittelbaren Bereich der Anlage verlassen hat. Da dieser Personenkreis nicht befördert wird, sind die Pflichten ihm gegenüber auch anders strukturiert. Sie

1) OGH EV. Bl. 1967 Nr. 192

beschränken sich auf die Sicherung gegen gefährliche Einwirkungen, die von der Anlage auf die Umgebung ausgehen können. Der Begriff der Einwirkungen muß dabei sehr weit gefaßt werden; so fällt z. B. auch eine Seilbahnstütze in einem Skigelände darunter, obwohl die Stütze selbst nicht aktiv einwirkt, sondern lediglich ein Hindernis bildet. Gerade die von diesem Hindernis ausgehenden Gefahren lassen aber die Verkehrssicherungspflicht des Unternehmers entstehen, die hier mit der Rechtsprechung aus dem Grundgedanken des § 836 BGB zu begründen ist, da es sich um keine unmittelbare Gefahr des Seilbahnverkehrs handelt, sondern um eine sonstige Gefahrenquelle. Diese Pflicht gebietet die Absicherung von frei im Gelände stehenden Stützen, ¹⁾ Umlenkscheiben und auch von den Fundamenten einer demontierten Liftanlage. ²⁾

Einwirkungen, die von den beweglichen Teilen der Anlage, wie Seilen, Kabinen, Sesseln oder Schleppgehängen ausgehen könnten, müssen mit noch größerer Sorgfalt unterbunden werden, da sie im Gegensatz zu einer Stütze im Gelände nicht vorhersehbar sind. Diese Problematik wird vor allem dann aktuell, wenn Skipisten und Skilifte sich kreuzen oder nebeneinander herführen. In diesem Fall droht besonders Gefahr von freien Schleppbügeln, die wegen zu geringer Höhe des Förderseiles oder wegen defekter Aufrollautomatik in Körperhöhe hängen. Die Eröffnung des Liftverkehrs verpflichtet den Unternehmer dazu, die Allgemeinheit vor solchen Gefahren zu schützen, indem er die für Bau und Betrieb erlassenen Sicherheitsbestimmungen strikt einhält. ³⁾ In diesem Zusammenhang ist auch der folgende Fall interessant, der sich ebenfalls mit dem Problem der Kreuzung zwischen Lift und Piste befaßt. Eine Liftbenutzerin fuhr bergwärts, als sich plötzlich unmittelbar vor ihr ein Skiläufer anschickte, mit hoher Geschwindigkeit die Liftrasse zu kreuzen. In verständlicher Angst vor dem Zusammenstoß ließ der Fahrgast den Bügel los. Das plötzlich freigewordene Schleppseil schlang sich um den kreuzenden Skifahrer, hob ihn an der nahegelegenen Stütze in die Höhe und löste sich dann wieder, so daß der Skiläufer herabfiel und sich erheblich verletzte. Eine Verkehrssicherungspflicht des Unternehmers könnte hier dahin bestanden haben, eine Kreuzung zu verhindern oder kreuzende Skiläufer durch Hindernisse zu einer Verlangsamung ihrer Geschwindigkeit zu zwingen. Im Gegensatz zu Italien ⁴⁾ und Frankreich ⁵⁾ ist eine solche Kreuzung in Deutschland aber nicht verboten, sondern unter gewissen Voraussetzungen, zu

1) Cour corr. Grenoble, Dalloz 1963, somm. 27, Cour d'appel Chambéry J. C. P. 1951. II. 6516

2) OGH 1961, Nr. 173

3) Trib. gr. inst. Digne Gaz. Pal. 1962. 1. 295

4) Decreto Ministeriale v. 5. 11. 1964, Art. 12

5) Circulaire v. 27. 8. 1948

denen besonders die Übersichtlichkeit zählt, zulässig. ¹⁾ Auch werden keine Hindernisse verlangt, um das Tempo kreuzender Skiläufer zu verlangsamen, wie dies etwa Österreich tut. ²⁾ Die seilbahnrechtlichen Sicherheitsnormen, die bereits zur Konkretisierung der Vertragspflichten herangezogen wurden, müssen auch bei der Bestimmung der Verkehrssicherungspflichten von Bedeutung sein. Sie beschreiben nämlich den Umfang der Rechtssphäre des einzelnen, zu deren Schutz die deliktischen Haftungsnormen dienen. Wo diese Vorschriften zu einer bestimmten Frage nichts aussagen, kann dem Unternehmer nur dann eine Verkehrssicherungspflicht aufgebürdet werden, wenn er den Fehler oder Mangel der Vorschrift erkennen konnte. Hier erscheint es unverständlich, daß gerade Deutschland eine Ausnahme macht, während die übrigen Alpenländer von einer besonderen Gefährlichkeit der Kreuzungen ausgehen. Dennoch kann man nicht von einem offenkundigen Fehler in der Vorschrift ausgehen, da das ursprünglich in der BOSchlepp enthaltene Kreuzungsverbot erst in jüngster Zeit bei einer Umarbeitung der Vorschrift aufgehoben wurde. Dem Unternehmer kann aber nicht zur Pflicht gemacht werden, was die maßgebenden Experten offenbar nicht für erforderlich hielten. Es muß ihm vielmehr zugestanden werden, daß er sich auf das Urteil der Fachleute verlassen darf. Hinzu kommt, daß auch in den übrigen Alpenländern die Kreuzungsverbote oder -einschränkungen primär zum Schutze der Liftbenutzer gedacht sind, die einer Kollision nicht ausweichen können. Auch hinsichtlich der technischen Anlage und der Betriebsüberwachung konnte nichts zur Vermeidung des Unfalles getan werden. Ebenso wenig trifft den Fahrgast ein Verschulden, da dieser nur einen Zusammenstoß vermeiden wollte. Das alleinige Verschulden an dem Unfall liegt also bei dem kreuzenden Skiläufer, der gegen die erste und zweite der Eigenregeln des Skilaufs verstoßen hat, die verlangen, daß jeder Skiläufer sich so zu verhalten hat, daß er keinen anderen gefährdet oder schädigt, und daß er seine Geschwindigkeit seinem Können und den Gelände- und Witterungsverhältnissen anzupassen hat. ³⁾

Die Verkehrssicherungspflichten des Seilbahnunternehmers umfassen aber auch solche Pflichten, die man als Schutz Dritter vor sich selbst bezeichnen könnte. So muß der Unternehmer dafür sorgen, daß sich nicht Unbefugte im Bereich der Anlage aufhalten und sich etwa Zutritt zur Antriebsanlage oder ähnlichen Einrichtungen verschaffen können. Duldet er den Aufenthalt betriebsfremder Personen, so ist er für Schäden, die diesen Personen entstehen, haftbar, wobei hier

1) § 5 BOSchlepp i. Verb. m. § 5. 2. 1 ABBOSchlepp

2) Erlaß d. öst. Min. f. Handel u. Wiederaufbau v. 8. 3. 1965, § 7 Abs. 1 Buchst. C

3) Vgl. BDE-Studie S. 19, vgl. auch Kleppe a. a. O. S. 61, OLG München, VersR 1960, 164

natürlich erhebliches Mitverschulden vorliegt. ¹⁾ Grund dieser Haftung ist auch hier wieder die Tatsache, daß eine Seilbahnanlage eine Gefahrenquelle darstellt, was denjenigen, der sie eröffnet, zu besonderen Sicherungsmaßnahmen auch gegenüber Personen verpflichtet, die sich unvernünftig verhalten. Dies ist ein Rechtsgrundsatz, der auch bei anderen Gefahrenquellen, wie etwa Baustellen, Anwendung findet. Es zeigt sich dabei die Tendenz, dem Menschen jedes Risiko abzunehmen und dafür einen Verantwortlichen zu finden, wobei vor allem aus sozialen Gründen der wirtschaftlich Stärkere stets das Risiko tragen soll. Um eine Verwischung des Verschuldensprinzips zu verhindern, auf dem unsere Rechtsordnung aufgebaut ist, muß aber dieser Grundsatz restriktiv gehandhabt werden. Das bedeutet, daß Sicherungen gegenüber Erwachsenen nur dort erforderlich sind, wo eine Gefahr schwer erkennbar ist. Die Sozialbindung des Eigentums erfordert jedoch eine Ausdehnung der Pflichten zur Gefahrenabwehr, wenn begründeter Anlaß besteht, daß sich der Gefahrenquelle Kinder nähern, deren Handeln oft von Sorglosigkeit und mangelnder Einsichtsfähigkeit bestimmt wird. ²⁾ Dies kann der folgende Fall deutlich machen:

Mehrere Kinder spielten an einem wegen Schneemangels stillgelegten Kleinschlepplift, der sich in einer Richtung bewegen ließ, wodurch ein Kind mit der Hand in die Umlenkscheibe geriet. Da der Lift eine Rücklaufperre besaß, konnten die Spielgefährten des verletzten Kindes dieses nicht sofort befreien, sondern mußten die Anlage weiterbewegen, bis die Hand erheblich gequetscht auf der anderen Seite der Scheibe wieder freikam.

Eine technische Anlage ist eine Gefahrenquelle, die naturgemäß eine besondere Anziehungskraft auf Kinder ausübt. Es sind deshalb entsprechende Sicherungen anzubringen, wenn nach Lage der Dinge mit spielenden Kindern gerechnet werden muß, also z. B. in der Nähe von Wohngebieten. ³⁾ Hier muß eine Absicherung durch Einzäunung erfolgen, was in der freien Bergwelt nicht nötig ist.

Nicht unmittelbar zu den Verkehrssicherungspflichten, die aus dem Betrieb der Seilbahnanlage resultieren, gehört dagegen die Verkehrssicherungspflicht für Skipisten. Sie soll wegen der Komplexität der Probleme in einem eigenen Abschnitt erörtert werden. Die Beweislast für die Verursachung des Schadens durch eine objektive Pflichtverletzung des Unternehmers sowie dessen Verschulden trägt stets der Geschädigte. ⁴⁾

1) § 26 Abs. 1 BOSchlepp, Trib. gr. inst. Digne, Urteil v. 25. 11. 1964, Caillol c. Couttolenc unveröff., mitgeteilt bei Rabinovitch J. C. P. 1965. I. 1953

2) BGH VersR 1967, 807

3) OLG Köln MDR 1960, 40, BGH FamRZ 1970, 553

4) BGHZ 39, 103, § 1296 ABGB, Art. 8 ZBG, vgl. Kleppe a. a. O. S. 14, 23

2) Die Haftung aus Schutzgesetz

Diese Haftungsart ist eine Besonderheit des deutschen ¹⁾ und österreichischen ²⁾ Rechts und trifft im wesentlichen die gleichen Fälle wie die allgemeine Verschuldenshaftung. Für den Geschädigten liegt aber ein Vorteil darin, daß sich hier die Beweislast im Hinblick auf das Verschulden bei der Unterlassung einer durch Gesetz gebotenen Tätigkeit umkehrt, d. h. daß sich der Verpflichtete in der Regel nur entlasten kann, wenn er nachweist, daß er alles getan hat, um die Ausführung des Schutzgesetzes zu sichern. ³⁾ Schutzgesetze sind, wie bereits ausgeführt, insbesondere die speziellen Normen für den Bau und Betrieb von Seilbahnen. Doch nicht nur diese, sondern auch die Normen über das Genehmigungsverfahren ⁴⁾ können im Einzelfall Schutzgesetze sein, wenn es nämlich an einem nicht genehmigten Lift zu einem Unfall kommt. ⁵⁾ Die Genehmigung der Liftanlage und die nachfolgende Betriebserlaubnis verfolgen den Zweck, Beschädigungen durch derartige Anlagen vorzubeugen. Die zuständige Behörde prüft das in Aussicht genommene Gelände und die technische Anlage und erteilt die Genehmigung nur dann, wenn ein gefahrloser Betrieb möglich ist. Betreibt der Unternehmer seine Anlage ohne Genehmigung, so verstößt er also gegen ein Gesetz, das eine mögliche Schädigung der Benutzer verhindern soll. Die Haftung kann nur ausgeschlossen werden, wenn nachgewiesen wird, daß der Schaden auch bei ordnungsgemäßer Genehmigung der Anlage eingetreten wäre. Als Beispiel für einen Verstoß gegen Betriebsvorschriften, der zu einer Haftung aus Schutzgesetz führt, sei folgender Fall genannt.

Ein Schlepplift war bei Dunkelheit weiterbetrieben worden, obwohl keine ausreichende Beleuchtung der Trasse vorhanden war. Von einem nicht eingezogenen Schleppgehänge wurde ein Fahrgast erfaßt, bei der einzigen Stütze der Anlage in die Höhe gehoben und stürzte so unglücklich auf das Stützfundament, daß er tödliche Verletzungen erlitt. Der Unternehmer hat hier gleich mehrere Vorschriften verletzt, indem er zuließ, daß der Lift bei Dunkelheit, ⁶⁾ ohne Sicherheitsschalter gegen nicht eingezogene Schleppgehänge ⁷⁾ und mit unbesetzter Bergstation ⁸⁾ betrieben wurde. Durch diese Verstöße wurde der Unfall verursacht, da der Angestellte in der Talstation die Trasse nicht überblicken und deshalb die

1) § 823 Abs. 2 BGB

2) § 1311 ABGB

3) BGH LM Nr. 11 zu § 823 BGB

4) Vgl. Art. 2, 7 Bay EBG

5) Vgl. OGH ZVR 1964 Nr. 135

6) § 22 Abs. 3 BOSchlepp

7) § 15 Abs. 1 BOSchlepp i. Verb. m. § 15, 1, 2. AB BOSchlepp

8) § 22 Abs. 1 BOSchlepp m. § 22, 1, 1. AB BOSchlepp

Anlage nicht rechtzeitig abstellen konnte. Wegen des Fehlens eines Angestellten in der Bergstation konnte schließlich nicht verhindert werden, daß nicht aufgezogene Schleppgehänge weiterliefen. Der Unternehmer ist daher wegen Verstoßes gegen mehrere Schutzgesetze für den Schaden haftbar. Für ein Verschulden seines Angestellten haftet er gemäß §§ 831 BGB, 1313 a ABGB.

3) Die Werk- und Sachhalterhaftung

Die in diesem Abschnitt zusammengefaßten Haftungsbestimmungen knüpfen alle an die Verursachung eines Schadens durch eine Sache an, ohne aber in ihrer Ausgestaltung völlig gleichartig zu sein. Wie bereits an früherer Stelle ausgeführt, sind §§ 836 BGB, 1319 ABGB Beispiele für eine Haftung für vermutetes Verschulden, während Art. 58 OR eine Gefährdungshaftung beinhaltet. Bei Art. 1384 Abs. 1 Ccf und Art. 2051 C. c. it. handelt es sich praktisch um Gefährdungshaftungsvorschriften, wogegen Art. 2050 C. c. it. wiederum eine Haftung für vermutetes Verschulden darstellt. Es handelt sich also insgesamt um eine Haftung, die von der Beweislage her für den Geschädigten günstiger ist als die allgemeine deliktische Haftung.

Von der Art der die Haftung auslösenden Sache her ist zwischen dem deutschen, österreichischen und schweizerischen Recht einerseits, die nur Gebäude und mit dem Erdboden verbundene Werke in die besondere Haftung einbeziehen, und dem französischen und italienischen Recht andererseits zu unterscheiden, die jede Sache unter die Sachhalterhaftung fallen lassen. Zunächst mag folgender Fall als Beispiel für die Anwendung dieser Bestimmungen dienen.

An einem Pendelschlepplift in Italien geriet durch die falsche Montage der Gehänge die Klemme eines Gehänges in die Umlenkscheibe und zerstörte durch Hebelwirkung die Befestigungsbolzen der Scheibe. Als Folge dieses Bruches wurde der Komplex der Scheibenhalterung durch die elastische Spannung des Seiles nach vorne geschleudert und traf zwei eben an der Bergstation ankommende Skiläufer so unglücklich am Kopf, daß diese tödlich verletzt wurden.

Bei der Schleppliftanlage handelt es sich, wie die allgemeine Untersuchung ergeben hat, um ein mit einem Grundstück verbundenes Werk, nämlich einen unter Verbindung mit dem Erdkörper hergestellten Gegenstand.¹⁾ Die Skiläufer wurden durch die sich ablösende Umlenkscheibe, einen Teil dieses Werkes, verletzt. Der Unfall war auf eine fehlerhafte Montage zurückzuführen. Nach den §§ 836 BGB, 1319 ABGB greift also eine Verschuldensvermutung ein, die hier nicht zu entkräften ist. Nach Art. 58 OR wird für den Herstellungsfehler des Werkes ohne Rücksicht auf ein Verschulden gehaftet. Die Anlage stellt nach

1) Vgl. Pichler a. a. O. S. 116, Dannegger ZBJV 1971, 104

französischem Recht eine "*chose inanimée*" und nach italienischem Recht eine "*cosa in custodia*" dar, die einen Schaden verursacht hat. Dafür hat der Sachhalter nach Art. 1384 Abs. 1 Ccf bzw. Art. 2051 C. c. it. einzustehen.

Wegen der bereits angesprochenen Verschiedenheiten läßt sich aber ein Fall einer Werk- bzw. Sachhalterhaftung in den Alpenländern nicht immer mit dem gleichen Ergebnis lösen. Die unterschiedliche Beurteilung desselben Falles in den einzelnen Rechtsordnungen läßt sich am folgenden Fall demonstrieren. ¹⁾

Der Fahrgast eines Sessellifts wurde während der Talfahrt dadurch verletzt, daß sich der nachfolgende Sessel löste und auf seinen Sessel losfuhr, Unfallursache war eine schadhafte Seilklemme, deren Klemmkraft nicht ausreichte, um den Sessel an Ort und Stelle festzuhalten. Wie der Schlepplift im vorigen Fall ist auch die Sesselliftnanlage einschließlich der Fahrbetriebsmittel als ein mit einem Grundstück verbundenes Werk im Sinne der §§ 836 BGB, 1319 ABGB anzusehen. Der Schaden wurde auch durch Ablösung eines Teiles dieses Werkes, nämlich des Sessels verursacht, da Ablösung nicht einen Absturz bedeuten muß, sondern auch in unkontrolliertem Abrutschen oder Abrollen liegen kann. Der Verletzte hat nachzuweisen, daß die Ablösung auf fehlerhafte Errichtung oder mangelhafte Unterhaltung zurückzuführen ist, worauf aber bei einer rutschenden Seilklemme *prima facie* zu schließen ist. Im vorliegenden Fall gelang es dem Unternehmer, den ihm obliegenden Exkulpationsbeweis zu führen, so daß er nach deutschem und österreichischem Recht nicht zu haften hatte. Nach schweizerischem Recht hätte er zu haften, da Art. 58 OR eine Gefährdungs- bzw. Kausalhaftung beinhaltet, die nur durch höhere Gewalt, Selbstverschulden des Verletzten und Verschulden Dritter ausgeschlossen wird. Das französische und italienische Recht sähe in der Liftnanlage eine in der Obhut des Unternehmers befindliche Sache, für die die nunmehr herrschende Meinung eine Risikohaftung ohne Exkulpationsmöglichkeit annimmt, also praktisch eine Gefährdungshaftung, die nur noch nominell dem System der Verschuldenshaftung angehört.

Einen ähnlichen Unterschied, diesmal allerdings im objektiven Tatbestand der Haftungsnormen, zeigt der Fall eines Schleppgehänges, das nicht ordnungsgemäß aufgezogen wurde und deshalb einen Liftbenutzer verletzte. ²⁾ In Deutschland und Österreich muß der Unfall durch eine Ablösung von Teilen des Werkes verursacht werden, was bei einem schwingenden oder herumschlagenden Schleppbügel nicht der Fall ist, da dieser fest am Förderseil angeklemt bleibt. ³⁾ In der Schweiz, Frankreich und Italien ist man nicht an einen derartig engen Wort-

1) OGH ZVR 1967 Nr. 58

2) Vgl. Trib. gr. inst. Digne Gaz. Pal. 1961, 1, 295

3) Vgl. Pichler a. a. O. S. 116

laut gebunden, so daß hier die Werk- bzw. Sachhalterhaftung eingreifen würde. Weitere Fälle, die zu einem in gleicher Weise unterschiedlichen Ergebnis führen, sind etwa das Fehlen einer Schutz- und Warnvorrichtung an einer in Bodennähe montierten Seilführungsrolle, ¹⁾ das Nichtvorhandensein eines Sicherheitschalters, der das Weiterschleppen gestürzter Liftbenutzer verhindert, ²⁾ oder die mangelhafte Absicherung von Antriebselementen, die es möglich macht, daß jemand in eine Rolle oder Scheibe gerät. ³⁾ Bei der Betrachtung dieser unterschiedlichen Reichweite vergleichbarer Anspruchsgrundlagen kann man die Feststellung machen, daß in Deutschland und Österreich, wo die Verkehrssicherungspflichten weiter entwickelt sind, die Werkhaftung auf einen engen Raum begrenzt geblieben ist, während sie in den übrigen Alpenländern größere Bedeutung hat. Gerade die deutsche Rechtslehre ⁴⁾ hat ja den Grundgedanken der Werkhaftung, nämlich die Verantwortlichkeit des Halters für die von einer Sache ausgehenden Gefahren, mit zur Begründung der Verkehrssicherungspflichten herangezogen und damit zu erkennen gegeben, daß sie die Entwicklung in diese Richtung und nicht in Richtung einer extensiven Auslegung des § 836 BGB lenken wollte. Für den Geschädigten wäre allerdings letzteres wegen der Verschuldensvermutung bei § 836 BGB günstiger, weshalb diese Vorschrift ihr Schattendasein durchaus nicht verdient.

5. Kapitel: Der Haftungsausschluß

§ 1 Haftungsbeschränkungen durch Vertrag

Im modernen Geschäftsverkehr nimmt die Tendenz zu, durch Haftungsfreizeichnungsklauseln in den allgemeinen Geschäftsbedingungen jede Haftung weitgehend auszuschließen. Dies ist möglich, da sich meist zwei Partner von sehr unterschiedlicher wirtschaftlicher Stärke gegenüberstehen und der Schwächere daher keine andere Wahl hat, als zu den vorformulierten Bedingungen abzuschließen.

Eine solche Entwicklung läuft aber gerade dem Sinn der Gefährdungshaftungsregelungen zuwider, welche die von einem gefährlichen Betrieb in Mitlidenschaft

1) BGE 60 II 223

2) Dürrenmatt, ZBJV 1947, 447

3) Tunc, Rev. trim. dr. civ. 1961, 497 ff

4) Larenz II, S. 432

gezogenen Personen besonders schützen wollen und deshalb nicht einmal den Nachweis fehlenden Verschuldens als Haftungsausschlußgrund gelten lassen. Die Gesetzgeber in den Alpenländern haben einer solchen Praxis daher vorgebeugt, indem sie mit Ausnahme des deutschen SHG bei allen spezialgesetzlichen Haftungsregelungen den vertraglichen Haftungsausschluß ausdrücklich verboten haben. ¹⁾ Vertragliche Haftungsklauseln sind also nichtig, soweit sie sich auf die Gefährdungshaftung beziehen.

Für das Vertragsrecht und das Recht der unerlaubten Handlungen sind diese Verbotsnormen nicht anwendbar. Hier ist die Rechtslage unterschiedlich.

Im deutschen Recht sind Vertragsbestimmungen, die einen Haftungsausschluß beinhalten, grundsätzlich zulässig, sofern nicht die Haftung für Vorsatz ausgeschlossen werden soll. ²⁾ Dies gilt sowohl für die vertragliche wie die deliktische Haftung. Aus der Vorschrift des § 278 Satz 2 BGB läßt sich entnehmen, daß der Geschäftsherr sogar die Haftung für vorsätzliches Handeln des Erfüllungsgehilfen ausschließen kann. Eine Grenze findet die Möglichkeit des Haftungsausschlusses nur in den "guten Sitten" oder im "Geist der Rechtsordnung". ³⁾ Im österreichischen Recht kann die Haftung für Vorsatz und grobe Fahrlässigkeit weder im Vertrags- noch im Deliktsrecht abbedungen werden. Die Unmöglichkeit der Freizeichnung für grobe Fahrlässigkeit wird dabei mit dem Grundsatz von Treu und Glauben begründet. ⁴⁾ Auch für vorsätzliches und grobfahrlässiges Handeln des Erfüllungsgehilfen kann die Haftung nicht ausgeschlossen werden. Verschiedentlich wird die Ansicht vertreten, § 10 EKHG sei sinngemäß auf Schlepplifte anzuwenden, ⁵⁾ obwohl diese nicht unter die Gefährdungshaftung fallen. Dies wird mit der Rechtsähnlichkeit der Ausschlußklauseln in beiden Fällen begründet und verfolgt den Zweck, dem geschädigten Benutzer eines Schleppliftes einen Ersatzanspruch zu sichern. Damit soll die unbillige Rechtslage ausgeglichen werden, daß der Benutzer des risikoträchtigsten Seilbahntyps am schlechtesten geschützt ist. So begründenswert dies im Ergebnis wäre, so ist doch die dogmatische Begründung wohl nicht haltbar. Im einen Fall handelt es sich um eine spezialgesetzlich geregelte Gefährdungshaftung, die nicht ausgeschlossen werden darf, im anderen Falle um Vertrags- und Deliktshaftung, die auch ausgeschlossen werden dürfen, wenn sie neben der Gefährdungshaftung stehen. Die Regelungen der Gefährdungshaftung unterliegen aber stets dem Enumerationsprinzip, das in einem dreifachen Satz der Methodenlehre seine Begründung findet. Danach darf nämlich eine Ausnah-

1) § 5 HaftpflG, § 10 EKHG, Art. 16 EHG, Art. 39 ELG

2) § 276 Abs. 2 BGB

3) Larenz I, S. 237

4) Kapfer, ABGB, Anm. 28 zu § 1295

5) Vgl. Pichler a. a. O. S. 117

me nicht zum Prinzip erhoben, nicht analog angewendet und nicht ausdehnend ausgelegt werden. ¹⁾ Die Gefährdungshaftungsregelungen und damit das speziell für sie normierte Ausschlußverbot dürfen also nicht im Wege der Analogie auf die Haftung beim Schlepplift angewandt werden, die auf Vertrag oder Delikt basiert. ²⁾

Das eidgenössische Recht läßt ebenfalls weder für vertragliche noch für außervertragliche Haftung eine Freizeichnung für Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit zu. ³⁾ Die Haftung für leichte Fahrlässigkeit kann zwar grundsätzlich ausgeschlossen werden, jedoch nicht für den Fall, daß sie im Rahmen eines öffentlich konzessionierten Gewerbes begangen wird, wie dies nach Art. 3 Abs. 2 PVG die meisten Seilbahnen sind. ⁴⁾ Dies gilt aber nur für leichte Fahrlässigkeit des Geschäftsherrn, nicht aber der Angestellten. ⁵⁾

Das Vertragsrecht verbietet in Frankreich jede Freizeichnung für "dol" und "faute lourde", ⁶⁾ sowie für das Verschulden des Gehilfen. ⁷⁾ Letzteres ist damit begründet, daß sich die Haftung des "commettant", des Betriebsunternehmers, aus Art. 1384 Abs. 5 Ccf ergibt, der quasideliktischen Charakter hat. Im französischen Deliktsrecht ist aber jeder vertragliche Haftungsausschluß mit der öffentlichen Ordnung unvereinbar und daher nichtig, ⁸⁾ gleichgültig, ob es sich um vorsätzliche oder fahrlässige Schädigungen handelt. ⁹⁾ Liegt ein konzessionspflichtiges Gewerbe vor, so ist auch die Haftung für die "faute professionnelle", den Verstoß gegen besondere betriebliche Sorgfaltspflichten, nicht abdingbar.

Die gleiche Regelung trifft auch das italienische Recht, das im Rahmen der "responsabilità del professionista", der besonderen Verantwortlichkeit für betriebliche Sorgfalt, den Ausschluß von deliktischer und vertraglicher Haftung für Vorsatz, grobe und leichte Fahrlässigkeit des Geschäftsherrn ¹⁰⁾ wie des Gehilfen ¹¹⁾ verbietet.

1) Deutsch VersR 1971, 2

2) Vgl. BGH NJW 1960, 1345, OLG Celle Urteil v. 26. 4. 1972 unveröff., Az. 9 U 125/71

3) Art. 100 Abs. 1 OR

4) Art. 100 Abs. 2 OR

5) Art. 100 Abs. 3 OR

6) Ferid a. a. O. S. 488

7) Ferid a. a. O. S. 491

8) Cour cass. Dalloz 1956. J. 17

9) Ferid a. a. O. S. 822, Mazeaud II Nr. 638

10) Art. 1229 Abs. 1 u. 2 C. c. it.

11) Art. 1228 C. c. it.

Die vergleichende Betrachtung hat gezeigt, daß das deutsche Recht in weitestem Umfang den Haftungsausschluß zuläßt, während ihn die übrigen Alpenländer stärker beschränken. Eine interessante Erscheinung ist hier die "faute professionnelle", die besondere Verantwortlichkeit für betriebliche Sorgfalt, wie sie neben Frankreich auch die Schweiz und Italien kennen. Sie basiert auf einer besonderen Verantwortlichkeit, die der Gewerbetreibende der Umwelt gegenüber hat und von der er sich nicht kraft seiner wirtschaftlich stärkeren Stellung befreien können soll. Es sind hier also ähnliche Gedanken maßgebend, wie sie in Deutschland der Gefährdungshaftung zugrunde liegen. Eine Übertragung dieses Rechtsinstituts auf das deutsche Recht ist de lege lata wegen der Formulierung des § 276 Abs. 2 BGB aber nicht möglich, obwohl auch ein Seilbahnunternehmer im Rahmen des objektiven Fahrlässigkeitsbegriffes für die Sorgfalt eines ordentlichen Unternehmers haftet. Angriffspunkt kann nur die Vereinbarung solcher Haftungsausschlüsse in Allgemeinen Geschäftsbedingungen und Formularverträgen sein, wo der wirtschaftlich Stärkere häufig die Vertragsfreiheit zum Nachteil des Kunden mißbraucht. So hat die Rechtsprechung eine Berufung auf Freizeichnungsklauseln abgelehnt, wenn den Unternehmer oder einen leitenden Angestellten ein grobes Verschulden trifft, selbst wenn keine besondere Monopolstellung besteht.¹⁾ Auch die Haftung für die Erfüllung von grundlegenden Vertragspflichten kann nicht durch formularmäßige Klauseln ausgeschlossen werden.²⁾ In richterlicher Rechtsfortbildung befindet sich also auch das deutsche Recht auf dem Wege in Richtung der "faute professionnelle". Dieses Institut wäre auch in das deutsche Rechtssystem einzufügen, da dieses als Grundsatz die Verantwortlichkeit für eigenes Handeln ansieht und nur im partnerschaftlichen Übereinkommen eine Ausschlußmöglichkeit gibt. Dieser Gedanke wird aber dort pervertiert, wo dem Unternehmer mit seiner wirtschaftlichen Machtstellung der einzelne gegenüber tritt, der meist keine andere Möglichkeit hat, als den Vertrag zu einseitig erlassenen Geschäftsbedingungen zu schließen. Genau dieses Zerrbild der Vertragsfreiheit wird aber durch das Verbot des Haftungsausschlusses für die "faute professionnelle" beseitigt.

Solange sich eine solche Ansicht aber nicht durchgesetzt hat, muß eine Haftungs-freizeichnung ausdrücklich erklärt werden und leicht erkennbar sein, da es auf dem Gebiete des Seilbahnrechts noch keine Verkehrssitte gibt, die einen still-schweigenden Haftungsausschluß beinhaltet. Auch ist sie möglichst eng und gegen den Unternehmer auszulegen, der die Haftung ausschließen will.³⁾ Insbesondere wäre eine zu weitgehende Befreiung des Unternehmers beim Schlepp- und Sessellift in Übereinstimmung mit der oben zitierten Rechtsprechung als un-

1) BGHZ 20, 164, BGHZ 38, 183

2) Vgl. Schmidt-Salzer NJW 1968/1622

3) BGH NJW 1970, 677

zulässig anzusehen, da hier die grundlegende Vertragspflicht gerade die Zurverfügungstellung einer sicheren Liftanlage ist. 1)

Kleppe 2) will die Freizeichnungsklauseln daher dahin interpretieren, daß die Liftbenutzer den Schaden selbst zu tragen haben, der durch dem Liftfahren eigentümliche Gefahren verursacht wird. Dagegen soll die Haftung für Schäden, die aus fehlerhafter Konstruktion, mangelhafter Überwachung oder falscher Bedienung der Anlage resultieren, nicht ausgeschlossen werden können. Diese Auslegung bedeutet aber praktisch eine Anwendung der Grundsätze der "faute professionnelle", da sie genau der Verteilung der Verantwortlichkeit zwischen Unternehmer und Fahrgast entspricht. Die "dem Liftfahren eigentümlichen Gefahren" können nämlich, wenn sie in Gegensatz zu den aus der Anlage und ihrer Bedienung herrührenden Gefahren gesetzt werden, nur die Risiken aus der aktiven Beteiligung des Fahrgastes an der Beförderung sein. Für diese trägt er aber ohnehin selbst die Verantwortung. Sowohl über die Befürwortung eines generellen Verbotes derartiger Ausschlußklauseln wie auch im Wege ihrer Auslegung kann man also zu dem Ergebnis kommen, daß die Grundsätze der "faute professionnelle" auch im deutschen Recht Anwendung finden könnten, wobei man etwa an die Bezeichnung "Fahrlässigkeit im Gewerbebetrieb" denken könnte. Soweit man eine Freizeichnung dennoch als zulässig ansieht, kann sie nur gegenüber den Fahrgästen als Vertragspartnern, nicht aber gegenüber Dritten im Wege einer Verbotstafel vorgenommen werden. 3)

§ 2 Höhere Gewalt als Haftungsgrenze

Der Haftungsausschlußgrund der höheren Gewalt wird ausdrücklich nur im Rahmen der spezialgesetzlichen Gefährdungshaftungsregelungen verwendet, wo nur enumerativ aufgeführte Gründe die Haftung ausschließen können. Die unter diesen Begriff fallenden Ereignisse führen aber auch zum Ausschluß der Verschuldenshaftung, da es sich um eine besondere Auswahl von Unfallursachen handelt, die der Unternehmer nicht zu vertreten hat. Im Rahmen der Werk- und Sachhalterhaftung, die teilweise ja ebenfalls Gefährdungshaftung ist, führen außergewöhnliche Naturereignisse, also höhere Gewalt, ebenfalls zum Haftungsausschluß. 4) Gerade bei einer Seilbahn, die im besonderen Maße den Naturgewalten ausgesetzt ist, wird die Berechtigung eines derartigen Haftungsausschlußgrundes besonders deutlich. Auch eine Gefährdungshaftung, die an

1) Vgl. auch Stoll a. a. O. S. 331

2) Kleppe a. a. O. S. 203

3) Oftinger II. S. 417

4) Vgl. Pldt § 836 BGB, Anm. 5

ein besonderes Betriebsrisiko eine schärfere Haftung knüpft, muß dort ihre Grenzen haben, wo Kräfte am Werke sind, die vom Menschen überhaupt nicht zu beherrschen sind. Aus diesem Grund mußte der Gesetzgeber einen besonderen Haftungsausschlußgrund schaffen, der in Deutschland ¹⁾ und der Schweiz ²⁾ als höhere Gewalt bezeichnet wird. Das österreichische EKHG ³⁾ macht insofern eine Ausnahme, als es statt dessen den Begriff des unabwendbaren Ereignisses verwendet, der umfassender ist und die höhere Gewalt mit beinhaltet.

Zur Bestimmung des Begriffes der höheren Gewalt hat die Rechtsprechung ⁴⁾ drei wesentliche Kriterien aufgestellt. Das schadenstiftende Ereignis muß von außen, das bedeutet von außerhalb der Betriebssphäre auf den Betrieb eingewirkt haben, es muß so außergewöhnlich sein, daß es nicht vorhersehbar war und es darf auch bei Anwendung der größtmöglichen Sorgfalt nicht abwendbar gewesen sein. Diese drei Kriterien gelten in mehr oder weniger der gleichen Formulierung nicht nur für Österreich ⁵⁾ und die Schweiz, ⁶⁾ sondern auch für das französische Recht, wo für das Vorliegen einer "force majeure" die Kriterien der "cause étrangère", des Einwirkens von außen, und der Unvermeidbarkeit gefordert werden, während die Vorhersehbarkeit teils verlangt, teils abgelehnt wird. ⁷⁾ Höhere Gewalt kann demnach nur ein Ereignis sein, das nicht in ursächlichem Zusammenhang mit dem Seilbahnbetrieb steht, also in erster Linie ein Naturereignis wie Sturm, Blitzschlag, Lawinen, Berggrutsch, Felsstürze, Wolkenbruch, Überschwemmung und Waldbrand. Ein typischer Unfall, der auf höherer Gewalt beruht, wäre etwa, daß ein Skilift an einer bisher als absolut sicher geltenden Stelle von einer Lawine verschüttet wird. Die Lawine steht in keiner ursächlichen Beziehung zum Seilbahnbetrieb, ist in diesem Fall auch nicht vorhersehbar, muß also nicht als gewöhnliche Gefahr in Kauf genommen werden ⁸⁾ und ist auch unabwendbar. Dabei sind aber an die Vorhersehbarkeit und Abwendbarkeit scharfe Maßstäbe anzulegen, die nur in der Zumutbarkeit vorbeugender Maßnahmen ihre Grenze finden.

Das Reichsgericht ⁹⁾ hat zu dieser Abgrenzung für den Eisenbahnbetrieb eine interessante Grundsatzentscheidung erlassen, die zum Fall einer Zugentgleisung

1) §§ 1 HaftpflG, 2 SHG

2) Art. 1 EHG

3) § 9 EKHG

4) RG JW 1931, 865, RGZ 101, 94

5) OGH ZVR 1959 Nr. 217

6) BGE 90 IV 270

7) Ferid a. a. O. S. 493

8) RG JW 1931, 865

9) RGZ 101, 94

während eines besonders heftigen Schneesturmes erging. Dabei wurde der Schneesturm als elementares Naturereignis bewertet, dessen Bewältigung mit mechanischen und technischen Mitteln nicht möglich war. Einer Einstufung als höhere Gewalt könnte aber entgegenstehen, daß der Schneesturm schon Stunden vor dem Unfall tobte, so daß eine Sperrung der Strecke den Unfall hätte verhindern können. Durch eine Sperrung wäre jeder Betrieb unmöglich gemacht und damit auch jede Gefahr beseitigt worden. Die Betriebsgefahr wäre allerdings durch die Aufhebung des Betriebes selbst beseitigt worden. Eine solche Maßnahme kann daher nur das äußerste Mittel sein, das nur dann zu fordern ist, wenn ein sicherer Betrieb wegen konkreter Gefahr bereits unmöglich ist. Trotz des bereits länger andauernden Schneesturmes wurde daher im vorliegenden Fall höhere Gewalt angenommen.

Daraus ist für den Seilbahnbetrieb zu folgern, daß nicht jede stärkere Einwirkung von Naturkräften sofort zur Betriebseinstellung führen muß, sondern daß eine Abwägung zwischen dem Interesse an einem geordneten Betrieb und der Intensität der Gefahr durchzuführen ist. Dies gilt auch als Beurteilungsmaßstab für alle sonstigen Vorbeugungsmaßnahmen gegen die von den Naturkräften ausgehenden Gefahren. Ein Ereignis ist somit als unabwendbar anzusehen, wenn es mit wirtschaftlich tragbaren Mitteln bei Anwendung der äußersten, nach der Sachlage vernünftigerweise zu erwartenden Sorgfalt nicht zu verhüten oder unschädlich zu machen ist.¹⁾ Ist ein Ausbruch der Naturgewalten bei Anwendung dieser Sorgfalt, praktisch also etwa durch Wetterbeobachtung und Lawinenschutz, nicht vermeidbar, so wird der Unternehmer dadurch von der Haftung freigestellt.

Ein Unfall, an dem das Problem der Unabwendbarkeit in negativem Sinne illustriert werden kann, ereignete sich an einem Schrägaufzug in Kaprun, wo ein Blitzschlag einen Stromausfall zur Folge hatte. Darauf fielen die Bremsen ein und es kam zu einem jähen Nothalt, durch den die Fahrgäste gegen das Sicherheitsgeländer geschleudert wurden. Dieses brach und mehrere Personen stürzten von der Plattform. Hier war der Blitzschlag zwar auslösendes Moment, doch wäre durch ein stärkeres Schutzgitter oder eine andere Bremse der Unfall wahrscheinlich verhindert worden. Es war hier also das schadenstiftende Ereignis unabwendbar, doch hätte es bei geeigneter technischer Ausstattung der Plattform nicht zu den schweren Folgen kommen können, so daß keine höhere Gewalt anzunehmen ist.

Bisher war nur von den Naturkräften als Formen höherer Gewalt die Rede, doch fällt darunter nach deutschem Recht in gewissem Umfang auch das Tun eines Dritten, da dieses im Gegensatz zum österreichischen und Schweizer Recht hier-

1) Vgl. BGH VersR 1952, 358

für nicht eigens einen Haftungsausschlußgrund normiert hat. Es ist dabei nicht von Bedeutung, ob der Dritte die schädigende Handlung vorsätzlich oder fahrlässig vornimmt, so daß auch Attentate auf Seilbahnen unter höhere Gewalt fallen. ¹⁾ Wäre es also, als das Seil der Brauneckbahn angesägt wurde, zu einem Unfall gekommen, so wäre die Haftung des Unternehmers ausgeschlossen gewesen, da ein derartiger Anschlag auch nicht vorhersehbar und daher nicht durch Überwachung der Strecke oder ähnliche Maßnahmen abwendbar war. ²⁾

§ 3 Ausschließliches oder Mitverschulden des Verletzten

Aus dem Grundsatz, daß jedermann für die Folgen seines Handelns einzustehen hat, ergibt sich, daß ein ausschließliches oder ein Mitverschulden des Verletzten an dem schadenstiftenden Ereignis eine Haftung des Unternehmers überhaupt nicht entstehen läßt bzw. in ihrem Umfang beschränkt. Nun verlangt Verschulden im technischen Sinn eine rechtswidrige und vorwerfbare Verletzung einer gegenüber einem Dritten bestehenden Pflichtenlage, während es grundsätzlich jedermann freisteht, sich selbst zu schädigen. Allerdings ergibt sich dann aus dem Grundsatz des "venire contra factum proprium", daß es rechtsmißbräuchlich wäre, hierfür Schadenersatz zu fordern. ³⁾ Aus diesem Grund wurde zur Einschränkung der Haftung der Begriff des "Verschuldens gegen sich selbst" entwickelt, das einen verwerfbaren Verstoß gegen die wohlverstandenen eigenen Interessen darstellt. ⁴⁾ Ein solcher Verstoß liegt dann vor, wenn der Geschädigte nicht diejenige Sorgfalt angewandt hat, die erforderlich ist, um sich selbst vor Schaden zu bewahren. Dieser Grundsatz findet sowohl auf die Gefährdungs- wie auch auf Vertrags- und Deliktshaftung Anwendung. Für das ausschließliche Verschulden des Verletzten wurde er bei der Gefährdungshaftung vom Gesetzgeber in §§ 1 HaftpflG, 7, 9 EKHG und Art. 1 EHG ausdrücklich normiert. Der Unternehmer kann diesen Haftungsausschlußgrund aber nur für sich in Anspruch nehmen, wenn er und seine Angestellten jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beachtet haben, und der Unfall nicht durch eine außergewöhnliche Betriebsgefahr verursacht wurde. ⁵⁾ Die Frage des Mitverschuldens bei Gefährdungshaftung und bei der Vertrags- und Deliktshaftung ist für das deutsche Recht durch die Bestimmung des § 254 BGB geregelt, die eine Verteilung der Haftung nach dem Maß der beiderseitigen Verursachung und erst sekundär nach

1) RG JW 1909, 80, JW 1926, 2290

2) RG JW 1926, 2290

3) BGHZ 34, 363

4) BGHZ 3, 49, Larenz I S. 178

5) Vgl. Pldt Anm. 4a zu § 254 BGB

dem Grad des beiderseitigen Verschuldens vornimmt. Bei der Gefährdungshaftung ergibt sich das Maß des jeweiligen Verschuldens aus einer Güterabwägung zwischen dem Verschulden des Geschädigten und dem Grad der Betriebsgefahr der Seilbahn. Auch hier ist aber in erster Linie auf die Mitverursachung abzustellen, da die Betriebsgefahr eine objektive Schadensursache und das Verschulden ein Werturteil ist, so daß wegen mangelnder Vergleichbarkeit an sich keine gegenseitige Abwägung möglich ist. Auch das österreichische Recht läßt es daher genügen, daß das Verhalten des Verletzten unsachgemäß war.¹⁾ Die übrigen Alpenländer haben mit Ausnahme Frankreichs ähnliche Normen,²⁾ doch auch im französischen Recht ist "fait de la victime" ein Haftungsausschluß- bzw. -minderungsgrund.³⁾

Den Fahrgast treffen also eine Reihe von Sorgfaltspflichten, die bei der Vertragshaftung sogar echte Vertragspflichten sind, und deren Verletzung bei allen Haftungsarten zu einem Ausschluß oder einer Einschränkung der Verantwortlichkeit führt. Alle diese Sorgfaltspflichten haben nur den Zweck, den Fahrgast selbst vor allen Schäden bei der Beförderung zu bewahren. Die dem Transport zu widmende Sorgfalt muß umso intensiver sein, je einfacher das benutzte Fahrzeug konstruiert ist und je mehr daher der Unternehmer für die Erbringung der Leistung auf die Mitwirkung des Benutzers angewiesen ist. Bei der Standseilbahn und der Seilschwebbahn, wo sich die aktive Rolle des Fahrgastes auf das Besteigen des Fahrzeuges beschränkt, sind die Anforderungen nicht größer als bei der Beförderung mit den üblichen Verkehrsmitteln. Der Fahrgast ist insbesondere verpflichtet, Handlungen zu unterlassen, die den Betrieb gefährden könnten, wie das Schaukeln in den Kabinen⁴⁾ oder die mutwillige Betätigung einer Sicherheitseinrichtung.⁵⁾ Größere Sorgfalt erfordern dagegen Sessel- und Korb-lift, wo das Fahrzeug nur noch ein offener Sessel oder Stehkorb ist, der bei laufender Anlage bestiegen werden muß. Hier spielen physische Konstitution und Geschicklichkeit des Fahrgastes eine wichtige Rolle. Weiß etwa ein Fahrgast, daß er zum Schwindel neigt, und besteigt dennoch eine Sesselbahn, so fällt ihm ein Verschulden gegen sich selbst zur Last, wenn er infolge eines Schwindelanfalles aus dem Sessel fällt.⁶⁾ Ob dies als Allein- oder Mitverschulden zu werten ist, hängt davon ab, ob der Unternehmer den Unfall mit verursacht hat, indem er Sicherungspflichten außer Acht ließ.

1) Veit, EKHG S. 104

2) Vgl. § 1304 ABGB

3) Mazeaud-Tunc a. a. O. Nr. 1457, 1458

4) § 28 Abs. 5 BOSeil

5) § 27 BOSeil

6) Vgl. Scholten NJW 1960, 560

In diesem Zusammenhang wurde bereits an früherer Stelle das Problem der Zurückweisungspflicht erörtert und ihr Bestehen grundsätzlich verneint. Hiervon muß in folgendem Grenzfall eine Ausnahme gemacht werden. Die Angestellten einer Seilbahn hatten es zugelassen, daß ein Blinder einen Einzelsessel bestieg und zur Sicherheit die Bahn angehalten. Als die Bahn auf offener Strecke nochmals anhielt, glaubte der Fahrgast, die Station sei erreicht und wollte deshalb aussteigen. Da sich der Sessel aber zu diesem Zeitpunkt einige Meter über dem Boden befand, stürzte er ab und verletzte sich. Hier lag ein krasser Fall mangelnder Eignung vor, so daß nach dem oben Gesagten an sich ein Fall des § 254 BGB anzunehmen wäre. Gerade die besonders extreme Situation erlegte dem Unternehmer aber eine intensivere Sicherungspflicht auf. Zwar benutzen gebrechliche Personen nach der einschlägigen Vorschrift die Sesselbahn auf eigene Gefahr,¹⁾ und der Unternehmer kann ihre Beförderung ablehnen. Aus den Grundsätzen der culpa in contrahendo, die den Schutz eines möglichen Vertragspartners bezwecken, ist aber zu folgern, daß dieses Ermessen in besonders krassen Fällen in eine Pflicht umwandelt, da der Unternehmer die mit der Beförderung verbundenen Gefahren kennt, die sich ein gebrechlicher Fahrgast vielleicht nicht so klar macht. Übernimmt der Unternehmer trotzdem die Beförderung und ermöglicht er sie durch besondere Maßnahmen wie ein Anhalten der Bahn, so ist er auch in höherem Maße für sie verantwortlich, da diese Person nun glauben darf, daß ihr trotz ihrer Gebrechlichkeit bei der Beförderung keine Gefahr drohe.²⁾ Im vorliegenden Fall hätte dem Fahrgast eingeschärft werden müssen, den Sessel nicht zu verlassen, bevor er von dem Aussteigehelfer dazu aufgefordert werde. Den Unternehmer trifft somit ein überwiegendes Verschulden an dem Unfall.

Es muß aber ausdrücklich betont werden, daß eine solche Verschiebung der Verantwortlichkeit nur in Extremfällen angenommen werden kann, während es grundsätzlich dem Fahrgast obliegt, die beim Ein- und Aussteigen erforderliche Geschicklichkeit aufzubringen. Dies soll folgender Fall zeigen: Ein älterer Fahrgast wollte einen Sessel besteigen, verpaßte aber wegen mangelnder Geschicklichkeit den richtigen Zeitpunkt. Er hielt sich am Sessel fest, wurde in die Höhe gehoben und stürzte schließlich aus einigen Metern Höhe auf den Erdboden. Der Fahrgast hat hier die im Interesse seiner eigenen Sicherheit erforderliche Sorgfalt nicht angewandt, indem er einmal den Lift benutzen wollte, obwohl ihm die hierzu notwendige Geschicklichkeit fehlte, und indem er zum anderen sich am Sessel festklammerte, statt diesen passieren zu lassen. Der Unfall ist also allein von ihm verursacht und verschuldet worden.³⁾

1) § 22 Abs. 8 BOSeil

2) Vgl. Cour de Toulouse, Urteil v. 24. 5. 1968 unveröff., mitgeteilt in Juris Classeur Art. 1382-83 Ccf Nr. XXXIII b

3) Vgl. Cour d'appel de Chambéry J.C.P. 1965, II. 14328, Trib. gr. inst. Saint-Gaudens Juris Classeur Art. 1382-83 Ccf Nr. XXXIII b

Auch während der Beförderung in den offenen Fahrzeugen ist Vorsicht geboten, insbesondere wenn Skiläufer den Lift benutzen. Sie müssen besonders auf die Haltung ihrer Skier achten, gleichgültig, ob sie diese angeschnallt haben oder in der Hand tragen. Bleiben sie am Boden oder an einer Stütze damit hängen und werden dadurch aus dem Sessel gerissen, so liegt darin ein haftungsausschließendes Selbstverschulden. ¹⁾

Ein Haftungsausschluß liegt auch dann vor, wenn ein Unfall durch Nichtbefolgung der Betriebsregeln oder der Anweisungen des Personals entstanden ist. Diese dienen der Sicherheit der Beförderung und sind daher vom Fahrgast zu beachten, ²⁾ wenn er sich vor Schaden bewahren will. Besteigt also ein Fahrgast in der unbesetzten Bergstation trotz des Verbotes, das sich in einem Sperrgitter manifestiert, einen Sessel und bleibt dann auf der Strecke hängen, weil die Bahn ihren Betrieb einstellt, so ist ein daraus entstehender Unfall vom Liftbenutzer selbst verschuldet. Das gleiche gilt, wenn ein Fahrgast vor Erreichung der Station aus dem Sessel springt, weil er etwas verloren hat oder weil der Lift kurzzeitig anhält. Eine Ausnahme gilt dann, wenn eine Betriebsstörung, wie das Rückwärtslaufen der Bahn, ihn zum Abspringen veranlaßt hat, da er hier glaubt, sich vor einer drohenden Gefahr in Sicherheit bringen zu müssen. Wenn der Fahrgast aber bei vernünftiger Abwägung der beiden drohenden Gefahren das ihm kleiner erscheinende Risiko wählt, so kann ihm dies nicht als Selbstverschulden angelastet werden. ³⁾

Besonders umfangreich sind die Sorgfaltspflichten des Liftbenutzers beim Schlepplift, da dieser den höchsten Grad an Mitwirkung erfordert. Dies beginnt bereits vor Fahrtantritt damit, daß der Skiläufer sich überzeugen muß, daß seine Ausrüstung in Ordnung ist, insbesondere, daß er weder Skier noch Schuhe verlieren kann. ⁴⁾ Ferner ist auch hier eine genaue Überlegung erforderlich, ob er den sportlichen Anforderungen, die die Benützung des Lifts stellt, gewachsen ist. ⁵⁾ Die französische Rechtsprechung verpflichtet den Anfänger oder ungeübten Skiläufer sogar dazu, sich nach der Schwierigkeit der Anlage zu erkundigen. ⁶⁾ Diese Forderung ist aber beim heutigen Massenbetrieb kaum noch zu verwirklichen. Vielmehr muß der Unternehmer durch Anschlag auf den Schwierigkeitsgrad seiner Anlage hinweisen, ⁷⁾ und der Skiläufer darf die Bahn nicht benutzen,

1) Vgl. Scholten NJW 1960, 560

2) Vgl. § 25 BOSeil

3) Vgl. OGH Ev. Bl. 1955 Nr. 150

4) Cour d'appel de Chambéry J. C. P. 1951, II, 6516

5) OGH, ZVR 1964 Nr. 160

6) Trib. gr. inst. de Chambéry J. C. P. 1965, II, 14328

7) Rabinovitch J. C. P. 1965, I, 1953

wenn er auf Grund dieses Anschlages an seiner sportlichen Eignung zweifelt. Auf jeden Fall muß der Liftbenutzer gewandt genug sein, um den Stoß beim Anfahren, sei es an der Talstation oder nach einem Halt auf der Strecke, zu überstehen und das Gleichgewicht in der schmalen Schleppspur bei unterschiedlichen Schneesverhältnissen zu halten. ¹⁾ Ein Sturz des Fahrgastes aus Ungeschicklichkeit ist diesem nur dann nicht als Selbstverschulden anzulasten, wenn der Unternehmer elementare Vorsichtsmaßnahmen außer Acht gelassen hat, die wegen der Neigung oder Vereisung der Trasse erforderlich waren. ²⁾ Kommt es trotz aller Vorsicht zu einem Sturz, so muß der Gestürzte die Spur räumen, bevor das nächste Gehänge die Stelle erreicht. Gelingt dies nicht, so müssen die nachfolgenden Skiläufer ausweichen oder evtl. ihren Bügel freigeben, wenn ihnen dies in Anbetracht der Geländebeschaffenheit zuzumuten ist. ³⁾

Auch beim Schleplift ist die Beachtung der zum Schutze des Fahrgastes erlassenen Betriebsregeln von besonderer Bedeutung. So darf der Fahrgast nicht mutwillig die vorgezogene Spur verlassen, weitere Personen am Bügel mitschleppen oder vor Erreichung der Bergstation aussteigen. Gerade das vorzeitige Loslassen des Schleppbügels kann zu schweren Unfällen führen, da außerhalb der Ankunftsplattform ein sicheres Aussteigen nicht gewährleistet ist. Welche Folgen dies haben kann, zeigt folgender Fall. An einem Kleinschleplift hatte ein Skiläufer den Schleppbügel zu früh losgelassen, worauf er auf dem steilen Hang ausglitt und in die niedrig über dem Boden geführten Seile stürzte. Durch diese wurde er an Brust und Schultern erheblich verletzt. Die zur Vermeidung einer Selbstgefährdung erforderliche Sorgfalt hätte es hier verlangt, daß der Fahrgast sich bis zum Ausstiegspunkt schleppen ließ. Das vorzeitige Abbügeln stellt eine Verletzung dieser Sorgfaltspflicht dar, die nur deshalb nicht zu einem vollständigen Haftungsausschluß führte, weil der diensttuende Angestellte die Anlage nicht sofort abgestellt hatte. ⁴⁾ Sobald der Endpunkt der Strecke erreicht ist, muß der Liftbenutzer die Ankunftsplattform räumen, bevor das nächste Schleppgehänge ankommt. Wird er von dem Schleppbügel des nachfolgenden Skiläufers verletzt, so beruht dieser Unfall auf der Unaufmerksamkeit und dem Mangel an Sorgfalt des Verletzten. ⁵⁾

Beim Verlassen des Liftbereichs darf der Skiläufer aber nicht die Talseite des Lifts mit den aufgezogenen Bügeln kreuzen. Ein Mitverschulden des Unterneh-

1) OLG München VersR 1959, 838, Stiffler a. a. O. S. 89

2) Rabinovitch J. C. P. 1962, I, 1728

3) Stiffler a. a. O. S. 89, Dürrenmatt ZBJV 1947, 450

4) Cour de Grenoble J. C. P. 1970, II, 16164

5) Cour Cass. J. C. P. 1963, II, 13429, Trib. gr. inst. de Chambéry J. C. P. 1961, II, 11942

mers liegt allerdings dann vor, wenn er diese Praxis regelmäßig zugelassen hat.¹⁾ Beim Aussteigen muß der Liftbenutzer auch besonders darauf achten, daß er sich nicht mit Kleidungsstücken, Taschen oder Rucksäcken am Bügel verhängt und weitergeschleift wird.²⁾ Wird aber ein Skiläufer in die Umkehrrscheibe gezogen, so liegt überwiegendes Verschulden des Unternehmers vor, der dies durch geeignete Vorkehrungen zu verhindern hat.³⁾

Auch auf den Zugängen zu den Pisten trifft den Skiläufer noch eine besondere Sorgfaltspflicht, vor allem, wenn diese erkennbar Lawinen oder anderen Naturgefahren ausgesetzt sind.⁴⁾ Bei diesen Sorgfaltspflichten ist aber zu beachten, daß ein Mitverschulden des Verletzten wegfallen kann, wenn es sich um ein Kind handelt, das nicht über die Einsicht verfügt, die es befähigt, ihm etwa drohende Gefahren zu erkennen. Es sind also hier die Voraussetzungen des § 828 BGB bzw. der entsprechenden Vorschriften in den anderen Alpenländern zu prüfen.

Diese Auffassung hat der BGH⁵⁾ in einem Fall bestätigt, wo ein dreizehnjähriges Mädchen mit einem Kleinschleplift fuhr. Dieser Lift fuhr im Pendelbetrieb und hatte auf beiden Seiten eine Reihe von Handgriffen, an denen sich die Benutzer festhalten konnten. Als das Ende der Strecke erreicht war, schlüpfte das Mädchen, das den letzten Griff benutzt hatte und sich deshalb etwa 15 Meter unterhalb der höchsten Stelle des Lifts befand, unter dem Seil durch und stieg innerhalb der Seilschleife bergan. Als sich der Lift wieder in Bewegung setzte, ergriff es das blanke Seil auf der jetzt bergwärts laufenden Seite des Lifts und ließ sich weiterschleppen. Unvorsichtigerweise drehte es sich dabei nach einer Freundin um und geriet dabei in die Umkehrrscheibe, die ihr einige Finger zerquetschte. Das Gericht hielt das Opfer wegen seines Alters für außerstande, die Gefährlichkeit seiner eigenen Handlungsweise einzusehen und damit gleichzeitig die Verpflichtung zu erkennen, für die Folgen dieses Tuns einstehen zu müssen. Es hat das Handeln gegen das eigene Interesse deshalb entsprechend § 828 Abs. II BGB auch im Rahmen des § 254 BGB nicht zu vertreten. Die Alleinverantwortung traf hier den Unternehmer, der die Umkehrrscheibe nicht abgesichert hatte.

Nicht nur Fahrgäste, sondern auch sonstige Personen haben Sorgfaltspflichten im Rahmen des Verschuldens gegen sich selbst, wenn sie mit einer Seilbahnanlage

1) Trib. gr. inst. Albertville Dalloz 1960, Somm. 113

2) Cour Cass. J. C. P. 1949, II. 4959

3) § 6 AB BOSeil

4) OGH Jur. Bl. 1965, 587

5) BGH VersR 1959, 732

in Berührung kommen. So dürfen sie sich nicht in den Bereich von Seilbahnelementen, wie dem Antrieb, begeben, von denen Gefahren ausgehen, ¹⁾ sie dürfen keine Stützen besteigen ²⁾ und sich nicht in der Trasse des Schlepplifts aufhalten. Ein Selbstverschulden liegt auch dann vor, wenn ein Skiläufer beim Befahren der einem Schlepplift benachbarten Hänge in die Trasse gerät und durch einen Schleppbügel verletzt wird. ³⁾ Das gleiche gilt, wenn sich ein Skiläufer im Ankunftsgebiet eines Schlepplifts aufhält und dabei von einem Bügel getroffen wird. ⁴⁾

§ 4 Haftungsbefreiendes Verschulden Dritter

Schon aus der Natur der Verschuldenshaftung ergibt sich, daß der Unternehmer auch dann nicht haftet, wenn ein Unfall durch ausschließliches Verschulden einer dritten Person verursacht wird, sofern diese nicht beim Betriebe beschäftigt und daher nicht Erfüllungs- bzw. Verrichtungsgehilfe ist. Es fehlt nämlich dann ein haftungsbegründendes Verschulden des Unternehmers. Ein Verschulden ist bei der Gefährdungshaftung zwar nicht erforderlich, da hier für eine gesteigerte Betriebsgefahr gehaftet wird, die für den Schaden dann nicht kausal ist, wenn dieser von einem Dritten verschuldet wird. Die deutschen Gefährdungshaftungsnormen fassen das ausschließliche Verschulden eines Dritten unter den Begriff der höheren Gewalt, ⁵⁾ ohne es aber eigens zu erwähnen. Das österreichische EKHG schließt die Haftung bei jedem unabwendbaren Ereignis aus und zählt als Beispiele hierfür das Verschulden von nicht im Betrieb tätigen Dritten und die Verursachung durch Tiere auf. ⁶⁾ Auch das eidgenössische EHG nennt das Verschulden Dritter als Haftungsausschlußgrund, ⁷⁾ wobei diese keinesfalls beim Seilbahnbetrieb tätig sein dürfen. ⁸⁾

Das Verschulden des Dritten kann in vorsätzlichen Eingriffen in den Betrieb, also Bahnfrevel bestehen, ⁹⁾ in der Regel wird es sich aber um fahrlässige Schadensverursachung handeln. Dritter kann in diesem Zusammenhang auch ein Fahr-

1) §§ 26 BOSeil, 26 BOSchlepp, Trib. gr. inst. Digne Caillol gg. Couttolenc unveröff., mitgeteilt bei Rabinovitch J. C. P. 1965, I, 1953

2) § 27 BOSeil, § 27 BOSchlepp

3) Trib. gr. inst. Digne Gaz. Pal. 1962, I, 295

4) Cour Cass. J. C. P. 1963, II, 13429

5) §§ 1 HaftpflG, 2 SHG

6) § 9 Abs. 2 EKHG

7) Art. 1 EHG

8) Keller a. a. O. S. 190

9) Vgl. §§ 27 BOSeil, 27 BOSchlepp

gast sein, der einen Unfall verursacht, durch den ein anderer Fahrgast verletzt wird. Dies kann z.B. dadurch geschehen, daß ein Liftbenutzer eine Seilentgleisung verursacht, indem er zu weit aus der vorgezogenen Spur fährt. Der Unternehmer kann sich auf dieses Verschulden des Dritten aber nur dann berufen, wenn er selbst keine Sicherheitsmaßnahmen außer Acht gelassen hat. ¹⁾ Das gleiche gilt auch, wenn ein Liftbenutzer, der aus Unachtsamkeit oder mangelnder sportlicher Fähigkeit während der Fahrt stürzt und einen nachfolgenden Fahrgast verletzt. ²⁾ Ein interessantes Beispiel für das Verschulden eines Dritten ist auch folgender Fall. Ein Skiläufer hatte sich in der Nähe der Bergstation eines Schleppliftes aufgehalten und war von einem Schleppbügel, den ein Liftbenutzer beim Abbügeln seitlich weggeworfen hatte, am Kopf getroffen worden. Der Fahrgast hat sich hier falsch verhalten, da er den Bügel nicht einfach losgelassen, sondern unvorsichtigerweise seitlich weggeschleudert hat. Auch der Geschädigte war aber unvorsichtig, da er sich nicht sofort aus dem Umkreis der Bergstation entfernt hat. Schließlich muß immer damit gerechnet werden, daß ein Bügel seitlich ausschwingt. Das entscheidende Gericht ³⁾ legte dennoch das Hauptgewicht auf das leichtsinnige Verhalten des Schädigers und ließ ihn allein haften. Dieses Ergebnis verdient Zustimmung, da durch das seitliche Wegwerfen der Bügel maximal ausschwang und dabei einen Punkt erreichte, der außerhalb der normalen Reichweite lag, weshalb die Gefahr für den Geschädigten auch nur sehr schwer vorhersehbar war.

Ein weiterer Fall des Haftungsausschlusses liegt vor, wenn ein Skiläufer von der Piste aus in die Lifttrasse einfährt und dort mit Liftbenutzern kollidiert, da diese nur in geringem Maße zu Ausweichmanövern fähig sind und deshalb absolute Vorfahrt haben. ⁴⁾

Bereits an früherer Stelle wurde ausgeführt, daß für nicht erkennbare Fehler bei der Errichtung einer Seilbahn der Unternehmer im Rahmen der Verschuldenshaftung nicht zu haften hat. Auch das Verschulden des Herstellers der Seilbahnanlage kann also die Haftung des Unternehmers ausschließen. Zu haften hat hier vielmehr der Hersteller nach den Grundsätzen über die Produzentenhaftung. Dabei kommen vertragliche Ansprüche nicht in Betracht, da der Vertrag zwischen Hersteller und Unternehmer kein Vertrag mit Schutzwirkung zugunsten der Fahrgäste ist. Die Anspruchsgrundlagen können daher nur deliktischer Natur sein, wobei speziell die Verletzung von Schutzgesetzen häufig Haftungsursache sein wird.

1) Cour de Grenoble, Journal Cour Gren. 1968, 246

2) Stiffler a. a. O. S. 89

3) OLG Celle Urteil v. 26. 4. 1972 unveröff., Az. 9 U 125/71

4) Kettacker VersR 1964, 365

Ein besonderes Problem ist, ob eine Amtspflichtverletzung eines Beamten bei der Erteilung der Konzession oder einer Betriebsprüfung bzw. ein Fehler eines zu einer derartigen Handlung beigezogenen Sachverständigen die Haftung des Unternehmers mindern oder ausschließen können. In Deutschland gelangte ein Fall, bei dem ein fehlerhaftes Verhalten eines Aufsichtsbeamten vorlag, im Anschluß an das bereits geschilderte Herzogstandungsglück zum Bundesgerichtshof. ¹⁾ Streitgegenstand war zwar ein Regreßanspruch des Unternehmers gegen den Staat als Dienstherrn des fahrlässig handelnden Beamten, doch sind die hierbei entwickelten Grundsätze auch für die Frage der Haftungsbefreiung anwendbar. Der Unternehmer hatte seinen Anspruch auf die Amtshaftungsbestimmungen des § 839 BGB, Art. 34 GG gestützt. Dieser Anspruch setzt aber nicht nur allgemein die Verletzung einer Amtspflicht voraus, sondern einer solchen, die speziell gegenüber dem Geschädigten besteht. Die Überwachung der Seilbahn durch staatliche Behörden müßte also einen Schutz des Unternehmers bezwecken, sollte dieser einen Regreßanspruch haben. Der Bundesgerichtshof hat aber ausgeführt, die staatliche Aufsicht habe nicht die Fürsorge für den Unternehmer zum Ziel, diene also keinesfalls dazu, ihm die Verantwortlichkeit für die Sicherheit seines Betriebes zu erleichtern und ihn vor den finanziellen Schäden, die ihm bei mangelnder Sicherheit drohen, zu bewahren. Die amtliche Prüfung erfolgt vielmehr unter dem Gesichtspunkt der Vermeidung und Abwehr von Gefahren für die Öffentlichkeit. Daraus ergibt sich, daß die Haftung des Unternehmers keinesfalls durch die Staatshaftung ausgeschlossen wird, da die staatliche Überwachung gerade nicht in seinem Interesse erfolgt. Wenn aber vom Unternehmer aus irgendeinem Grund kein Ersatz zu erlangen ist, so muß subsidiär die Staatshaftung eingreifen. Die Öffentlichkeit, die durch die staatliche Überwachung der Seilbahnen geschützt werden soll, ist nämlich keine unbestimmbare, nebelhafte Größe, sondern sie besteht aus all jenen, die eine Seilbahn benutzen und damit konkret in den Bereich der abzuwehrenden Gefahren gelangen. Zur Bestätigung dieses Ergebnisses läßt sich eine Entscheidung des Bundesgerichtshofes heranziehen, in der die Amtshaftung der Baugenehmigungsbehörde gegenüber den durch den Einsturz eines Hauses Geschädigten bejaht wurde, weil sich bei der Prüfung der statischen Berechnung Fehler einschlichen. ²⁾

In Bayern wird die Rechtslage noch dadurch kompliziert, daß die technischen Überprüfungen nach dem Bayerischen Eisenbahn- und Bergbahngesetz und den hierzu erlassenen Verordnungen ³⁾ vom Technischen Überwachungsverein vorge-

1) BGH NJW 1965, 200

2) BGHZ 39, 358

3) Art. 25 Abs. 3 BayEBG, § 13 Bergbahn VO, Ziff. VIII, IX Bergbahnbe-
kanntmachung v. 22.10.1970

nommen werden, der seiner Rechtsnatur nach ein eingetragener Verein ist. Wenn nun ein Sachverständiger des TÜV bei seiner Tätigkeit einen Mangel der Anlage übersieht oder eine Gefahr nicht erkennt, durch die ein Unfall verursacht wird, so ist die Frage, ob der TÜV hier hoheitlich als Teil der staatlichen Aufsicht tätig wird, so daß auf ihn die oben dargelegten Grundsätze Anwendung finden. Die zweite Möglichkeit ist, daß der TÜV privatrechtlich tätig wird und somit evtl. Dritter ist, dessen Verschulden den Unternehmer von seiner Haftung befreien kann.¹⁾

Um in die staatliche Überwachungsstätigkeit eingegliedert zu sein, müßte der TÜV oder der Sachverständige selbst hoheitlich handeln, d. h., als beliehener Unternehmer tätig werden.²⁾ Der TÜV ist nun staatlich anerkannte Prüfstelle für das Seilbahnwesen,³⁾ doch liegt darin keine formelle Beleihung durch den Staat. Eine solche wäre im Zusammenhang mit der gutachtlichen Tätigkeit Privater nur anzunehmen, wenn der Hoheitsträger die an sich ihm zukommende Prüfung und Beurteilung tatsächlicher, insbesondere technischer Vorgänge derart an Private überträgt, daß diese abschließend entscheiden.⁴⁾ Diese Kriterien werden aber bei der Prüfung der Seilbahnen mit Sicherheit nicht erfüllt, wie sich schon aus dem Text des BayEBG ergibt, der davon spricht, daß die Aufsichtsbehörde zur Prüfung der technischen Unterlagen Sachverständige beiziehen kann,⁵⁾ daß mit dem Plan vom Unternehmer ein Gutachten des TÜV einzureichen ist⁶⁾ und daß sich die Behörde bei der Abnahme Sachverständiger bedienen kann.⁷⁾ Der Sachverständige des TÜV schafft also Voraussetzungen für den Hoheitsakt, trifft aber nicht die endgültige Entscheidung.⁸⁾ Zur Ausübung dieser staatsentlastenden Tätigkeit stellt die staatliche Anerkennung die Konzession dar.⁹⁾ Der Sachverständige des TÜV wird also nicht hoheitlich, sondern privatrechtlich tätig und zwar in der Regel im Auftrag des Unternehmers. Dem Unternehmer steht es allerdings nicht frei, ob er den Auftrag erteilen will und er kann auch nicht bestimmen, wie die Prüfung durchzuführen bzw. das Gutachten zu erstellen ist. Dies wird nämlich durch Richtlinien des zuständigen Ministeriums¹⁰⁾

1) So etwa Hummel, Sport u. Recht, S. 79

2) BGHZ 36, 194, BGH NJW 1968, 445

3) § 13 Bergb VO, Ziff. VIII, IX Bergbahnbekanntmachung

4) BGH NJW 1968, 443

5) Art. 4 Abs. 4 BayEBG

6) Art. 7 Abs. 3 BayEBG

7) Art. 8 BayEBG

8) OVG Lüneburg NJW 1967, 468 (zur Führerscheinprüfung)

9) BGH NJW 1963, 1821, Herschel a. a. O. S. 51

10) "Richtlinien für die regelmäßigen Aufsichtsprüfungen" des Bayer. Staatsministeriums f. Wirtschaft und Verkehr v. 2. 2. 1959

festgelegt. Trotz dieser Einschränkungen handelt es sich aber um eine vertragliche Bindung mit privatrechtlichem Charakter, so daß die für den Ausschluß der Staatshaftung maßgebenden Gründe jedenfalls nicht unmittelbar anwendbar sind. Die Tätigkeit der Sachverständigen des TÜV dient zwar ebenso wie die staatliche Aufsicht der Gefahrenabwehr, doch läßt sie sich nicht ganz der Schutzwirkung gegenüber dem Unternehmer entkleiden. Damit erstarkt, was im Verhältnis zwischen Unternehmer und Aufsichtsbehörde nur Rechtsreflex war, in der vertraglichen Beziehung zum TÜV zu einem subjektiven Recht. Die Sicherheitsprüfung ist also auch dazu bestimmt, den Interessen des Unternehmers zu dienen. ¹⁾ Daraus ergibt sich aber nicht, daß deshalb dessen Haftung ausgeschlossen ist, wenn der Sachverständige bei der Prüfung einen Fehler übersieht. Der Unternehmer zieht den Sachverständigen nämlich zur Erfüllung der ihm obliegenden Pflicht, für die Sicherheit der Bahn zu sorgen, heran. Damit ist der TÜV, der den Sachverständigen entsendet, Erfüllungsgehilfe des Unternehmers, wobei es keine Rolle spielt, daß der TÜV selbständiger Unternehmer ist. Der Erfüllungsgehilfe ist aber nicht außenstehender Dritter, so daß sich der Unternehmer nicht mit Hinweis auf sein Verschulden exkulpieren kann. Der TÜV kann allerdings dem Unternehmer auf Regreß und neben diesem geschädigten Dritten haften, wobei aber zu beachten ist, daß er nach den oben zitierten, ministeriellen Richtlinien nur stichprobenartige Prüfungen durchführt, wenn es sich nicht um eine Erstabnahme handelt. Werden die Richtlinien befolgt, so kann nur ein Verschulden des prüfenden Sachverständigen vorliegen, wenn er einen Fehler an einem tatsächlich geprüften Element übersehen hat. Zusammenfassend ist also festzuhalten, daß weder ein Fehler eines Beamten der Aufsichtsbehörde noch eines Sachverständigen des TÜV den Unternehmer von der Haftung befreien kann.

§ 5 Haftungsausschluß bei Schwarzfahrt

Als besonderen Haftungsausschlußgrund kennen das österreichische und schweizerische Recht bei der Gefährdungshaftung das Erschleichen der Beförderung. So bestimmt Art. 6 EHG, daß jeder Anspruch auf Schadenersatz ausgeschlossen ist, wenn sich der Verletzte oder Getötete durch eine verbrecherische oder unredliche Handlung mit der Seilbahn in Berührung gebracht hat. Als unredliche Handlung gilt dabei namentlich die in § 151 StGB (ch) unter Strafe gestellte Erschleichung der Leistung, d. h. das Fahren ohne gültiges Billet. ²⁾ Die gleiche Regelung hat das österreichische Recht in § 3 Ziff. 1 EKHG.

1) Herschel a. a. O. S. 149

2) Vgl. Keller a. a. O. S. 208

B. DIE HAFTUNG FÜR SKIPISTEN

§ 1 Problembestimmung

Der Skilauf hat in den letzten Jahren in allen Alpenländern einen Aufschwung erlebt, der ihn zu dem Massensport unserer Zeit macht. Diese Entwicklung bringt naturgemäß eine erhebliche Zahl von Unfällen mit sich, von denen viele gerade durch den großen Andrang verursacht werden. Im Rahmen dieser Untersuchung sollen aber nur solche Unfälle behandelt werden, die aus dem Zustand der Skiabfahrten oder aus der Einwirkung von Naturgewalten auf den Pistenbetrieb resultieren. Während nämlich früher der Skifahrer die Berge erstieg, um dann in unberührtem Gelände abzufahren, bringen ihn heute Bergverkehrsmittel rasch in die Höhe und glattgewalzte und präparierte Abfahrten ermöglichen eine rasante Talfahrt. Diese Abfahrtsstrecken, für die der Begriff "Skipiste" geprägt wurde, werden meist von den Bergbahnen angelegt und betreut, die damit die Skiläufer anlocken und ihren Umsatz steigern wollen. Diese aus kommerziellen Gründen vorgenommene Pistenbetreuung hat dazu geführt, daß sich auch alpinistisch völlig unerfahrene Skiläufer in großer Zahl auf die Berge transportieren lassen und im Vertrauen auf die ihnen angepriesenen, gepflegten Pisten bei der Abfahrt mit keinen besonderen Gefahren rechnen.

Dies war die Ausgangslage, die Rechtsprechung und Literatur veranlaßte, zu untersuchen, ob nicht mit der Übernahme der Pistenbetreuung eine besondere Verantwortung für deren Sicherheit begründet werde. Dabei lag es nahe, den Seilbahnunternehmer, der aus der Beförderung der Skiläufer zu den Pisten seinen Nutzen zieht, als Verantwortlichen heranzuziehen. Obwohl diese Pflichtenstellung keine unmittelbare Folge des Seilbahnbetriebs ist, darf ihre Behandlung in einer Arbeit, die sich mit der Haftung des Seilbahnunternehmers befaßt, nicht fehlen. Dabei läßt sich im Interesse einer vollständigen Klärung der Problematik eine Ausdehnung der Untersuchung auf andere mögliche Sicherungspflichtige nicht vermeiden. Zu fragen ist also, ob eine Pflicht zur Sicherung von Skiabfahrten besteht, wen sie trifft und welchen Umfang sie hat.

§ 2 Die Grundlagen einer Sicherungspflicht für Skiabfahrten

1) Das deutsche Recht

Zu erwägen ist zunächst die Möglichkeit, daß die Zurverfügungstellung einer sicheren Piste auf einer vertraglichen Verpflichtung beruht. ¹⁾ Eine solche könnte sich einmal aus dem Beförderungsvertrag ergeben, der zwischen Seilbahnunternehmer und Fahrgast geschlossen wird. Der Seilbahnunternehmer bezieht nämlich in die Werbung für sein Unternehmen besonders die Skipisten mit ein, da diese im Winter den Hauptanreiz für die Benutzung einer Seilbahn bilden. Er verpflichtet sich jedoch in den üblichen Beförderungsverträgen allein zur sicheren Beförderung, nicht aber zur Bereitstellung einer Piste. Die bloße Anpreisung gepflegter Pisten allein kann aber genausowenig eine vertragliche Nebenpflicht begründen wie die Anpreisung etwa der Aussicht, für deren Fehlen bei schlechtem Wetter auch kein Schadenersatz gefordert werden kann. Für eine Vertragspflicht wäre vielmehr ein klar zum Ausdruck kommender Verpflichtungswille des Unternehmers erforderlich, der aber in der Regel fehlt.

Zum andern könnte man eine vertragliche Sicherungspflicht aus der Tatsache herleiten, daß manche Gemeinden Kurtaxen von ihren Wintergästen erheben. Hierbei handelt es sich jedoch um eine öffentliche Abgabe und nicht um ein vertragliches Entgelt für die Zurverfügungstellung einer Leistung. Es läßt sich somit daraus keine Haftung für den Zustand von Einrichtungen wie Wegen, Pisten usw. ableiten. ²⁾

Nachdem also ein Vertrag als Grundlage einer Pistensicherungspflicht ausscheidet, sind es zwei Tatsachen, die als Anknüpfungspunkt in Frage kommen. Dies sind der Gedanke, daß der Unternehmer mit seiner Werbung für gepflegte Pisten das Vertrauen der Skiläufer in Anspruch nimmt, und die Tatsache, daß der Unternehmer den Sportbetrieb auf den Pisten eröffnet oder fördert, was Gefahren mit sich bringt. Die Alternative könnte also lauten, Vertrauenshaftung oder Verkehrssicherungspflicht oder auch eine Verbindung beider Prinzipien. Beide Rechtsinstitute bedürfen einer genaueren Betrachtung, bevor man sich über ihre Anwendbarkeit klar werden kann.

Die Vertrauenshaftung ist als solche gesetzlich nicht geregelt, doch unterliegt die ganze Rechtsordnung dem Vertrauensprinzip, was in einigen Vorschriften des BGB wie den §§ 122 und 307 zum Ausdruck kommt und was auch zur Entwicklung der culpa in contrahendo geführt hat. Das Vertrauensprinzip als selbständi-

1) Vgl. z. B. Kantonsgericht Graubünden SJZ 1968, 128

2) Kleppe NJW 1966, 237, OLG Oldenburg VersR 1958, 864

ge Haftungsgrundlage wurde in der Literatur ¹⁾ zuerst für die Produzentenhaftung herangezogen, wobei der Grundgedanke die Erkenntnis war, daß der Konsument einer Ware dem Hersteller vertraut, der durch Reklame, Gütezeichen usw. dafür wirbt. Daraus sollte eine quasikontraktliche Sonderrechtsbeziehung zwischen Hersteller und Verbraucher entstehen. Über die weitere Ausgestaltung dieser Vertrauenshaftung wurden dann von den einzelnen Autoren verschiedene Ansichten vertreten. So wollte Lorenz den Hersteller für das Vertrauen, das er mit einem Produkt, verstärkt durch die Werbung, beim Verbraucher erweckt habe, entsprechend § 122 BGB eintreten lassen. Diederichsen ²⁾ leitete die Haftung unmittelbar aus dem Vertrauensverhältnis zwischen Produzent und Endverbraucher ab, ging aber über die These von Lorenz noch hinaus, indem er dies unabhängig von der Werbung bei jeder Form des Warenkaufs annahm. ³⁾ Er postulierte auch eine völlige Abkehr vom Verschuldensprinzip, indem er darauf verwies, das Vertrauen des Konsumenten beziehe sich nicht lediglich auf die Sorgfalt des Herstellers, sondern auf die Mangelfreiheit der Kaufsache schlechthin. Außerdem sei im Rahmen der weitgehend maschinellen Massenproduktion menschliches Versagen häufig nicht feststellbar. Damit würde aber eine reine Kausalhaftung begründet, die ebenso wie das Haftungsmodell von Lorenz zu einem Widerspruch mit der Sachmängelhaftung des BGB führen würde. Diese läßt nämlich, wie Canaris ⁴⁾ zutreffend ausführt, außer bei einem Garantievertrag einen Schadenersatzanspruch nur in Form der positiven Vertragsverletzung, also unter Wahrung des Verschuldensprinzips zu. Ebensowenig wie aber de lege lata im Wege der Rechtsfortbildung eine neue Gefährdungshaftung begründet werden kann, ist im vertraglichen Bereich die Schaffung einer verschuldensunabhängigen Risikohaftung möglich.

Canaris ⁵⁾ vermeidet diese Problematik, indem er eine Kombination von Vertrauenshaftung und Verschuldensprinzip vorschlägt. Er geht dabei davon aus, daß den Verkäufer aus culpa in contrahendo und später aus Vertrag Schutzpflichten gegenüber dem Käufer treffen. Dieses Schutzverhältnis, das im vorvertraglichen Stadium nach herrschender Meinung auf einem gesetzlichen Schuldverhältnis beruht, will er auch nach Vertragsschluß von den eigentlichen Vertragspflichten abstrahiert fortbestehen, und wegen der besonderen Vertrauensbeziehung Produzent - Konsument atypischerweise zwischen diesen beiden entstehen lassen. Dabei soll das Vertrauensverhältnis aber nicht durch eine in der Werbung liegen-

1) Lorenz, Karlsruher Forum 1963, 15 f, RabelsZ 1970, 14 f, Markert BB 1964, 319, Rehbein Jus 1969, 209, Canaris JZ 1968, 500

2) a. a. O. S. 297 ff

3) a. a. O. S. 303

4) Canaris JZ 1968, 501

5) JZ 1968, 501

de Erklärung des Herstellers, sondern durch die freiwillige Gefährdung von Rechtsgütern des Endverbrauchers im Vertrauen auf die Sorgfalt des Produzenten begründet werden. Canaris kommt damit zu einem gesetzlichen Schuldverhältnis, das dem Verbraucher alle Vorteile der rechtsgeschäftlichen Haftung, wie die Anwendbarkeit des § 278 BGB und die Beweislastumkehr gemäß § 282 BGB erhält. Auch stellt er sich nicht in Widerspruch zur Rechtsprechung des BGH, ¹⁾ die Anpreisungen in der Werbung nicht als Haftungsgrundlage genügen läßt, sondern einer Erklärung nur dann haftungsbegründenden Charakter zugesteht, wenn sie nach Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte so aufzufassen ist, daß der Verkäufer für die besonders herausgestellte Eigenschaft die vertragsmäßige Gewähr übernehmen will. In einer weiteren Entscheidung ²⁾ läßt der BGH die Richtigkeit des von Canaris entwickelten Modells dahingestellt. Eine Einschränkung der Anwendbarkeit dieser Konstruktion liegt aber darin, daß sie nur den Endabnehmer selbst sowie einen Personenkreis schützt, der in seinem Umfang etwa demjenigen entspricht, der von einem Vertrag mit Schutzwirkung für Dritte umfaßt wird. ³⁾

Zu prüfen ist nun, ob sich dieses für die Produzentenhaftung entwickelte Institut für das Verhältnis zwischen dem Pistenhalter und dem Skiläufer brauchbar ist. Diese Verbindung ist noch unmittelbarer, da sie keine Zwischenglieder aufweist, die erst durch eine Durchgriffslösung beseitigt werden müssen. Auch ergibt sich bereits aus der besonderen Gestaltung einer Skipiste, die bisher noch nicht eigens besprochen wurde, ein ähnliches Vertrauensverhältnis. Ohne die späteren Definitionen vorwegzunehmen, kann man eine Piste als einen Massenskiweg bezeichnen, der in der Regel als Ergänzung zu einem Bergverkehrsmittel angelegt wird. ⁴⁾

Gerade die Tatsache, daß hier Skiabfahrten in der Art von Verkehrswegen angelegt und nach Schwierigkeitsgraden unterteilt werden, erweckt aber in dem Skiläufer das Vertrauen, daß er bei entsprechender Beherrschung seiner Skier ohne Gefahr abfahren könne. Skiläufer aller Könnensstufen werden sich daher, ohne wie die Skibergsteiger früherer Tage die Gefahren der Bergwelt zu kennen, auf die Berge befördern lassen und dann die Abfahrt wagen. Wie der Warenproduzent nimmt derjenige, der eine Piste anlegt und unterhält, also das Vertrauen der Skiläufer in Anspruch, um den Umsatz, sei es eines Transportmittels, eines Hotels oder einer anderen Einrichtung, zu steigern. Ein Unterschied ist nur insoweit festzustellen, als über die Benutzung der Piste nie ein Vertrag geschlossen wird, während sich bei der Produzentenhaftung eine Vertragskette vom Hersteller zum

1) BGHZ 48, 122

2) BGH NJW 1969, 269

3) Canaris JZ 1968, 503

4) Vgl. z. B. Pichler a. a. O. S. 75

Konsumenten spannt. Auch Canaris stützt aber das spezielle Vertrauen des Endverbrauchers auf die besonderen Einwirkungsmöglichkeiten, die dem Hersteller durch den rechtsgeschäftlichen Kontakt ermöglicht werden. Dieser wird durch das letzten Endes auf den Konsumenten hinzielende Vertragsgefüge hergestellt, in dem der Zwischenhändler nur eine "Durchgangsstelle des Vertrauens" ist.¹⁾ Ohne irgendeine vertragliche Basis läßt sich also auch dieses Gefüge quasivertraglicher Schutzpflichten nicht errichten. Die Frage der Anwendbarkeit auf Skipisten konzentriert sich daher auf das Problem, ob etwa der Seilbahnbeförderungsvertrag dieses notwendige vertragliche Fundament abgeben kann. Nun hat dieser Vertrag, wie im Kapitel "Seilbahnhaftung" festgestellt wurde, lediglich die sichere Beförderung selbst zum Inhalt, während eine vertragliche Nebenpflicht auch bei intensiver Pistenwerbung abgelehnt wird.²⁾ Die Konstruktion der Vertrauenshaftung benötigt aber nur eine ungleich schwächere Vertragsbasis als eine vertragliche Nebenpflicht, die sich aus dem Vertrag selbst ergeben muß. Hier genügt es, daß die Vertragsbeziehung die Basis für die Gewährung des Vertrauens darstellt. Wenn aber der Seilbahnunternehmer die Pisten anlegt und pflegt, für sie wirbt, ihren Verlauf und Zustand in seinen Stationen bekannt gibt, dann muß in dem Fahrgast der Eindruck entstehen, Seilbahn und Piste seien Teil einer einheitlichen Sportanlage, die in der Obhut des Seilbahnunternehmers stehe. Im Winterbetrieb benutzt der Großteil der Fahrgäste die Seilbahn überhaupt nur, um sich an den Ausgangspunkt der Pisten schaffen zu lassen. Diese verbinden auch in der Regel die Stationen der Seilbahn miteinander, wodurch sie noch mehr als deren Korrelat erscheinen. Der Fahrgast wird daher in der Regel zu der Ansicht gelangen, daß er mit dem Kauf der Fahrkarte seinen Eintritt in diese kombinierte Sportanlage Seilbahn-Piste entrichtet habe, umso mehr als er weiß, daß mit dem von ihm entrichteten Fahrpreis die Pistenbetreuung mitfinanziert wird. Damit ist aber eine vertragliche Grundlage vorhanden, auf der sich auch im Rahmen des geltenden Rechts eine Vertrauenshaftung zwischen dem Seilbahnunternehmer als "Produzenten der Ware Winter-sport" und dem Fahrgast als Konsumenten begründen läßt. Diese quasivertragliche Haftung hat für die Geschädigten alle Vorteile der Vertragshaftung, kann sich aber aus dem hier analog anzuwendenden Gedanken der Schutzwirkung für Dritte,³⁾ nur auf die Vertragspartner des Beförderungsvertrages und die sie begleitenden Angehörigen beziehen, und zwar nur für die jeweils von der benutzten Seilbahn unterhaltenen Pisten. Hinsichtlich des räumlichen Geltungsbereiches der Vertrauenshaftung kann eine Ausdehnung dann erfolgen, wenn die am

1) Canaris JZ 1968, 502

2) Stiffler, Sport u. Recht, S. 102, Padrutt Skirecht 1972, S. 77, unentschieden Pichler a. a. O. S. 77

3) Canaris VersR 1965, 114 f, JZ 1968/502

Ort befindlichen Seilbahnen eine gemeinsame Punktekarte oder einen gemeinsamen Skipaß ausgeben und dem Fahrgast gegenüber damit als organisatorische Einheit auftreten. Keinesfalls wird aber geschützt, wer den Berg zu Fuß erstiegen hat, oder wer durch ein sonstiges Beförderungsmittel an den Ausgangspunkt der Pisten gelangt ist. Er mag zwar auch auf die Pistenbetreuung vertrauen, doch fehlt diesem Vertrauensverhältnis die vertragliche Basis.

Wegen des begrenzten Anwendungsbereiches der Vertrauenshaftung und wegen des unterschiedlichen Umfanges, insbesondere hinsichtlich des Schmerzensgeldes, ist aber weiterhin interessant, ob auch eine deliktische Pistenhaftung in Gestalt von Verkehrssicherungspflichten besteht. Zum Rechtsinstitut der Verkehrssicherungspflicht wurde bereits im Rahmen der Seilbahnhaftung einiges ausgeführt. Dort war aber die Anwendbarkeit so eindeutig, daß sich ein allzu tiefes Einsteigen in die Problematik erübrigte. Ob dagegen die Anlegung und Betreuung einer Skipiste einen haftungsbegründenden Tatbestand im Sinne dieses Rechtsinstituts darstellen, läßt sich nur klären, wenn näher beleuchtet wird, für welche Fälle eine Verkehrssicherungspflicht bisher angewendet wurde. Einen ersten Schluß darauf läßt bereits die Terminologie zu, die indiziert, daß es sich um Pflichten handeln muß, die zur Sicherung eines Verkehrs bestehen. Eine rechtsgeschichtliche Wurzel ist der dem deutschen Rechtskreis entstammende Grundsatz, daß ein Familienvater auf Grund seiner Hausgewalt für jedes Unheil hafte, das diesem Haushalt angehörige Personen oder Sachen angerichtet haben.¹⁾ Dieser Grundsatz findet sich vereinzelt auch noch in den heutigen Deliktshaftungsbestimmungen, insbesondere den §§ 833, 836 BGB. Die Rechtsprechung hat daraus den Satz entwickelt, daß jeder dafür verantwortlich sei, daß in seiner Obhut stehende Sachen Dritten keinen Schaden zufügen.²⁾ Damit ging das Reichsgericht weit über die vom § 823 Abs. 1 BGB umfaßten Fälle hinaus und statuierte ohne gesetzliche Basis aus dem Sinn der Rechtsordnung und überlieferten Rechtsgrundsätzen eine Anzahl von Pflichten, die bei drohender Gefahr ein Tätigwerden fordern. Diese Entwicklung entspricht der Lehre von Garantenstellung und Garantenpflicht im Strafrecht, und ist, wie sich im österreichischen und schweizerischen Recht noch heute zeigt, wohl auch weitgehend von strafrechtlichen Aspekten mitgestaltet worden. Die grundlegenden Entscheidungen betrafen zunächst die Sicherung von öffentlichen Straßen,³⁾ Kanälen⁴⁾ und Häfen,⁵⁾ also von Verkehrseinrichtun-

1) Mitteis-Liebrich, Deutsches Privatrecht, S. 122, 123

2) RGZ 54, 58, RGZ 58, 334

3) RGZ 54, 58, RGZ 121, 404, Oberappellationsgericht Lübeck, Seuferts Archiv Bd. 25 Nr. 128, BGHZ 24, 124, BGHZ 37, 167

4) RGZ 106, 340, BGHZ 9, 373

5) RGZ 68, 358

gen im eigentlichen Sinn. In seiner weiteren Praxis entwickelte das Reichsgericht daraus ein Instrument, um die deliktische Haftung neben und außerhalb der Vertragshaftung zu begründen. Es dehnte sie von Fällen der eigentlichen Verkehrseröffnung für einen bestimmten Kreis auf die mögliche Bedrohung jedes Verkehrs aus, mit der der Gewalthaber rechnen mußte und der gegenüber er damit zur Gefahrenabwehr verpflichtet war. ¹⁾ Dennoch hielt auch diese weite Rechtsprechung noch an der Bezogenheit auf einen konkreten Sachherrschaftsbereich fest, wie ihn Straßen oder zugänglich gemachte Grundstücke oder Gebäude darstellen. ²⁾ Neben öffentlichen Trägern wurden nunmehr aber auch Private herangezogen. Aus der Entwicklung des Rechtsinstituts der Verkehrssicherungspflicht läßt sich somit als Kernsatz ableiten, daß jeder, der eine Gefahrenquelle an einem Ort, an dem mit dem "Verkehr" von Menschen zu rechnen ist, beherrscht, die notwendigen Maßnahmen zur Gefahrenabwehr zu treffen hat. ³⁾ Diese weite Pflichtenstellung schließt auch die Eröffnung eines Verkehrs mit ein.

Versucht man diese Grundsätze auf die Rechtslage bei Skipisten zu übertragen, so ergeben sich hierfür mehrere Anknüpfungspunkte. Einmal könnte nämlich die Eröffnung einer Gefahrenquelle darin liegen, daß die Skiläufer in die Berge befördert werden und damit bereits bestehenden, natürlichen Gefahren nahegebracht werden, daß also mit anderen Worten der Verkehr zu einer Gefahrenquelle eröffnet wird. ⁴⁾ Zum anderen ist es denkbar, daß die Eröffnung des Skibetriebes auf dem Pistengrundstück als Schaffung einer Gefahrenlage anzusehen ist, wobei es unwesentlich ist, ob man sie als Eröffnung eines Verkehrs ⁵⁾ oder als Zweckbestimmung für den Sportbetrieb ⁶⁾ bezeichnet. Schließlich kann auch noch an die Schaffung künstlicher Gefahrenquellen, wie etwa die Hinterlassung von Stützenfundamenten oder die Errichtung von Seilbahnstützen im Skigelände angeknüpft werden. Dieser dritte Fall ist am einfachsten zu lösen, da es sich hier eindeutig um die Schaffung von Gefahrenquellen an einem Ort handelt, wo mit dem Verkehr von Menschen zu rechnen ist. Der Gedanke der Schaffung einer künstlichen Gefahrenquelle läßt sich nicht ohne weiteres auf die Piste übertragen, da diese meist vor dem Bergverkehrsmittel bereits bestand und die natürlichen Gefahren der Bergwelt aufwies. Wurde eine solche Piste ausgebaut, so geschah dies, um sie besser befahrbar zu machen, was in der Regel eine Entschärfung ihrer natürlichen Gefahren bedeutete. Nachdem auch

1) Esser, JZ 1953, 132, RGZ 90, 65

2) Müller a. a. O. S. 9

3) OLG Neustadt VersR 1952, 325

4) So Pichler a. a. O. S. 76

5) BGH Urteil v. 13. 11. 1970-Az 1 StR 412/70 S. 16, Kleppe a. a. O. S. 224

6) Müller a. a. O. S. 33

vorher Skifahrer die Piste benutzten, könnte die Verkehrssicherungspflicht hier nur aus einer Förderung des Sportbetriebes dergestalt resultieren, daß sich die Zahl dieser Pistenbenutzer durch die Bergbahn vervielfachte. Würde man als haftungsbegründenden Tatbestand die Herstellung eines Näheverhältnisses zwischen einem potentiell gefährdetem Ort und den Menschen ansehen, wie dies Pichler ¹⁾ tut, so wäre eine Verkehrssicherungspflicht gegeben, da durch die Aufnahme des Seilbahnbetriebes nunmehr eine Vielzahl von Menschen der Gefahr näher gebracht wird. Dieser Gesichtspunkt ist aber viel zu vage, um in dieser Form als brauchbares Zurechnungskriterium dienen zu können, denn mit einer Bergbahn wird nicht nur der Zugang zu einzelnen Skipisten erschlossen, sondern zu ganzen Gebirgsmassiven mit ihren vielfältigen Gefahren. Niemand wird aber im Ernst verlangen können, daß deshalb jede gefährliche Felswand mit Absperrbarrieren und jeder Bergpfad mit einem Geländer versehen wird. Als praktikables Abgrenzungsmerkmal könnte aber hier der Gedanke von Müller dienen, ²⁾ daß eine Verantwortlichkeit nur dann besteht, wenn die Piste ein notwendiges Korrelat der Seilbahn ist. Darunter versteht er einen geländebedingten Zusammenhang, den er für gegeben hält, wenn es an der Bergstation der Seilbahn keine andere Aufenthalts- oder Abfahrtsmöglichkeit gibt. In diesem Fall soll der Seilbahnunternehmer auch dann haften, wenn er keine Piste betreut, weil er eine ausweglose Situation geschaffen hat. Damit wird einerseits die Mindestanforderung nach der Zurverfügungstellung wenigstens einer Piste gestellt, andererseits aber die Verkehrssicherungspflicht auch nur für diese eine Piste zwingend begründet. Diese These kann nur dann richtig sein, wenn der Unternehmer ausdrücklich um Skiläufer wirbt, denn es sind durchaus Seilbahnen denkbar, die im Winter Fahrgäste nur um der Aussicht willen befördern und am Skibetrieb selbst nicht interessiert sind, etwa weil das Gelände für die Anlegung einer Piste zu schwierig ist. Der Korrelatsgedanke wird daher nur dort von Bedeutung sein, wo ein Bergverkehrsunternehmen Skiläufer in die Berge befördert, ohne auch nur eine Piste zu betreuen. Auch dies ist aber bereits ein Fortschritt, da noch vor nicht allzu langer Zeit die Verletzung, die sich ein Skiläufer bei einem Sturz auf der Piste zuzog, ohne Rücksicht auf die Ursache stets als eigenes Verschulden gewertet wurde. ³⁾

In der Praxis ist es aber kaum je das Problem, daß sich der Unternehmer überhaupt nicht um die Pisten kümmert, vielmehr übernimmt er heute in der Regel die Pistenbetreuung, da er ja durch gepflegte Pisten die Anziehungskraft seiner Bahn steigern will. Ausgangspunkt einer Verkehrssicherungspflicht muß also die

1) a. a. O. S. 76

2) a. a. O. S. 22

3) Scholten NJW 1960, 558

tatsächliche Übernahme der Pistenbetreuung, sei es durch Ausbau und Unterhaltung einer bereits bestehenden oder durch die Anlegung einer völlig neuen Abfahrt sein. Durch diese Betreuung wird nämlich eine Abfahrt im freien Gelände zur Skipiste, auf der ein organisierter Sportbetrieb stattfindet. Dieser ist von ganz anderer Qualität als der vielleicht früher im gleichen Gelände ausgeübte Tourenskilauf. Bahnte sich nämlich früher die kleine Zahl der Tourenläufer ihren Weg durch den unberührten Schnee, so fahren heute Tausende auf glattgewalzten Pisten zu Tal. Damit drängt sich das Bild eines Skiverkehrs, etwa als Parallele zum Straßenverkehr auf, ¹⁾ das aber bei näherer Betrachtung nicht ganz zutreffend ist. Verkehr im technischen Sinne bedeutet nämlich die organisierte Fortbewegung mit dem Ziel des Ortswechsels, während beim Skilauf nicht der Ortswechsel, sondern das aus der Bewegung resultierende Vergnügen angestrebt wird. Abgesehen von dieser unterschiedlichen Zielrichtung handelt es sich aber in beiden Fällen um Anlagen, die von einer Vielzahl von Menschen benutzt werden, die alle darauf vertrauen, ²⁾ daß ihnen keine außergewöhnlichen Gefahren drohen. Dieses Vertrauen resultiert sowohl beim Weg wie bei der Piste aus der Tatsache, daß hier durch menschliche Tätigkeit die natürliche Umgebung zu einem bestimmten Zweck umgestaltet und dann der Allgemeinheit übergeben wurde, also letztlich aus dem Prinzip der Ingerenz. Nur in diesem Rahmen und nicht als unmittelbare Haftungsgrundlage kann das Vertrauen der Skiläufer hier von Bedeutung sein. Dogmatisches Fundament der Verkehrssicherungspflicht sind nämlich die Grundsätze der Ingerenz und der Werkhaftung, nicht aber das Vertrauensprinzip. Dieses liegt zwar unserer ganzen Rechtsordnung zugrunde, kann aber selbst nur dort unmittelbare Anspruchsgrundlage sein, wo eine über den allgemeinen Rahmen hinausgehende Vertrauensbindung besteht. Die deliktische Haftung hat aber gerade die Aufgabe, Interessenkonflikte im Rahmen der zwischen allen Menschen bestehenden, allgemeinen Rechtsbeziehungen zu lösen. Eine mittelbare haftungsbegründende Wirkung liegt freilich darin, daß derjenige, der dieses Vertrauen erweckt, damit eventuell drohende Gefahren noch intensiviert, da die Betroffenen unvorbereitet mit ihnen konfrontiert werden. Nimmt man die Pisteneröffnung und die Inanspruchnahme dieses Vertrauens zusammen und vergleicht sie mit den entsprechenden Gegebenheiten bei den echten Verkehrswegen, so gelangt man zu einer rechtsethisch vergleichbaren Situation, die eine rechtliche Gleichbehandlung erlaubt. ³⁾ In beiden Fällen wird eine ähnliche Gefahrensituation geschaffen, die den Verantwortlichen im Sinne des Ingerenzprinzips zur Gefahrenabwehr verpflichtet. Wegen

1) Pichler a. a. O. S. 75

2) Pichler a. a. O. S. 76, Kettnacker VersR 1964, 212, Padrutt, Sport und Recht S. 112

3) Kleppe a. a. O. S. 224, BGH MDR 1971, 441

der anderen Zielsetzung ist allerdings die Bezeichnung Sportbetrieb vorzuziehen, insbesondere, da sich aus ihr der Umfang der Sicherungspflichten besser bestimmen läßt. ¹⁾

Die Verkehrssicherungspflicht für Skipisten läßt sich aber auch aus den Grundgedanken des § 836 BGB begründen, da Seilbahn und Pistenbetreuung aus der bisher freien Landschaft eine Sportanlage machen, die von Menschen angelegt und betreut wird. Damit ergibt sich für den Inhaber der tatsächlichen Gewalt über diese gefahrbergende Sache nunmehr die Pflicht, zu verhindern, daß Dritte geschädigt werden. Für andere Sportanlagen, die durch Ausbaumaßnahmen ihren Charakter geändert haben, hat die Rechtsprechung dies bereits in früheren Entscheidungen bestätigt. ²⁾ Eine unmittelbare Anwendung des § 836 BGB kommt dagegen für die Piste als ganze nicht in Betracht, da ihr die hierfür erforderliche Werkqualität fehlt. Sie ist nämlich lediglich eine Umgestaltung der Erd- oder sogar nur der Schneeoberfläche, nicht aber ein in Verbindung mit der Erdoberfläche hergestellter, also von ihr verschiedener Gegenstand. Diese Eigenschaft können nur künstliche Pistenbauwerke, wie Überführungen, Stützmauern und Pistenbrücken haben. ³⁾

Zusammenfassend läßt sich also feststellen, daß für Skipisten eine Verkehrssicherungspflicht zu bejahen ist, was heute auch von der Rechtsprechung allgemein anerkannt wird. ⁴⁾ Sie besteht nicht nur den Fahrgästen, sondern allen Pistenbenutzern gegenüber.

2) Das österreichische Recht

Nach der ausführlichen Besprechung des deutschen Rechts kann die Betrachtung des österreichischen Rechts kürzer ausfallen, da die meisten der obengenannten Gesichtspunkte ebenfalls anwendbar sind. Auch das österreichische Recht hat noch keine gesetzliche Regelung der Verkehrssicherungspflicht für Pisten, so daß auch hier auf die allgemeinen Vorschriften zurückzugreifen ist. In neuerer Zeit läßt allerdings das Vorarlberger Gesetz über die Sportförderung einen unmittelbaren, gesetzlichen Auftrag zu einer Pistensicherungspflicht erkennen. ⁵⁾

Eine vertragliche Pistensicherungspflicht ⁶⁾ oder eine vertragsähnliche Vertrauenshaftung kennt das österreichische Recht nicht, so daß als Haftungsgrundlage

1) Müller a. a. O. S. 33

2) RG DJZ 1913, 167 (Rodelbahn), LG München MDR 1959, 125 (Eisplatz)

3) Müller a. a. O. S. 35

4) BGH MDR 1971, 441, BGH NJW 73, 1380

5) Gesetz v. 21. 2. 1968 (LGBl 9/68), vgl. Rabofsky ÖJZ 1969, 489

6) Vgl. Pichler a. a. O. S. 77

auch hier wieder die Verkehrssicherungspflicht in Betracht kommt. Wie bereits bei der Behandlung der Seilbahnhaftung erläutert, wird auch in Österreich diese Sicherungspflicht aus dem Ingerenzprinzip abgeleitet, d. h. wer eine Gefahrenquelle schafft, muß alle Vorkehrungen treffen, die zur Abwehr der daraus Dritten drohenden Gefahren nötig sind.¹⁾ Ebenso muß jeder für Verkehrssicherung sorgen, der auf einem ihm gehörigen Grund und Boden einen Verkehr für Menschen eröffnet oder unterhält.²⁾ Als positivrechtliche Basis werden hierfür §§ 335, 431 StG und §§ 1294, 1295, 1297 ABGB herangezogen.³⁾ Für die Pisten-sicherungspflicht wird auf die Eröffnung eines Verkehrs abgestellt, wobei besonders Pichler⁴⁾ den Gedanken vertritt, diese liege in der Herstellung eines räumlichen Nahverhältnisses zu der Gefahrenquelle Skipiste, also schon in der Beförderung auf die Berge. Er weist dabei besonders darauf hin, daß die Entwicklung des Skilaufes und die Fortschritte im Seilbahnbau in einer gegenseitigen Abhängigkeit stehen, da eine Piste nur dort entsteht, wo eine Seilbahn gebaut wird, und beim Bau einer Seilbahn maßgeblich darauf abgestellt wird, ob die Möglichkeit zur Anlage von Pisten besteht.⁵⁾ Als Verkehrssicherungspflichtiger kommt somit primär der Seilbahnunternehmer in Betracht. Besonderes Gewicht im Rahmen der Begründung der Pistensicherungspflicht aus dem Deliktsrecht wird auch hier auf den Vertrauensgedanken gelegt, wobei aber eine exakte dogmatische Einordnung fehlt.⁶⁾

Auch die österreichische Rechtsprechung hat eine Pistenhaftpflicht bereits bejaht, allerdings bisher nur in Fällen, die nicht typische Pistenunfälle waren. So wurde die Haftung einer Liftgesellschaft festgestellt, die beim Abbau einer alten Liftanlage den Betonsockel einer Stütze in der Piste zurückgelassen hatte.⁷⁾ Die Verantwortlichkeit in einem anderen Fall wurde darin gesehen, daß die Abfahrtsspur von der Bergstation nicht ausreichend gegen Steinschlag und Lawinen abgesichert war.⁸⁾ Obwohl sich aus diesen beiden Einzelfällen, die einzelne Hindernisse in der Piste bzw. den Abgang von der Station betreffen, noch keine Haftung für die ganze Piste ergibt, waren diese Urteile die Grundlage für die Entwicklung der Verkehrssicherungspflicht für Skipisten im österreichischen Recht.

1) OGH ZVR 1957 Nr. 96

2) OGH Ev. Bl. 1964 Nr. 402, Jur. Bl. 1965, 587

3) Pichler a. a. O. S. 75

4) Pichler a. a. O. S. 76

5) Pichler SJZ 1968, 281

6) Pichler a. a. O. S. 76

7) OGH Ev. Bl. 1961 Nr. 182

8) OGH Jur. Bl. 1965, 587

3) Das schweizerische Recht

In der Schweiz ist der Ausdruck Verkehrssicherungspflicht nicht sehr geläufig, ¹⁾ aber die zu Art. 41 OR ergangene Rechtsprechung besagt, daß derjenige, der einen Zustand schafft, der einen anderen schädigen könnte, verpflichtet ist, die zur Vermeidung eines Schadens erforderlichen Vorsichtsmaßnahmen zu treffen. ²⁾ Ausgangspunkt ist somit auch hier wieder das Ingerenzprinzip, ³⁾ doch gibt es in Bezug auf die Skipisten ein Urteil des Kantonsgerichts Graubünden, ⁴⁾ das die Verkehrssicherungspflicht daneben auch noch auf den Transportvertrag stützt. Diese Ansicht fand aber in der Literatur einhellige Ablehnung, da sich aus dem Beförderungsvertrag nur ein Anspruch auf Beförderung, nicht aber auf Zurverfügungstellung einer gefahrlosen Abfahrtspiste ergebe. ⁵⁾ Auch eine vertragliche Nebenpflicht oder ein Vertrag sui generis, ausgelöst durch die Anpreisung gepflegter Pisten wird verneint, da die Werbung keinen selbständigen Verpflichtungsgrund darstelle und außerdem in der Regel vom Fremdenverkehrsverband und nicht der Seilbahngesellschaft betrieben werde. ⁶⁾

Das die Ingerenz begründende Handeln sieht die schweizerische Literatur ⁷⁾ in der Unterhaltung und Sicherung des Skigeländes. Mit der Eröffnung und dem Andauernlassen des Verkehrs auf den Skipisten, die naturgemäß stellenweise gefahrträchtig seien, übernehme der Pisteneröffner die Pflicht zur Gefahrenabsicherung, da er dadurch in eine besondere Beziehung zu den Rechtsgütern der Skiläufer trete, die Voraussetzung für die Garantenstellung sei. Auch der Gedanke, daß es seine Alpin erfahrung und Kenntnis der Gefahren dem Pistenhalter ermögliche, die Pisten sicher zu gestalten, und daß die Skiläufer gerade hierauf vertrauten, wird zur zusätzlichen Begründung herangezogen. ⁸⁾ Diese würden nämlich ohne Rücksicht auf ihre skifahrerische Qualifikation zum Ausgangspunkt der Pisten befördert, wobei sie von der vielfältig gesicherten, technischen Welt der Seilbahn plötzlich in die Natur gelangten. Zudem würden ihnen die in den Plänen bezeichneten Routen als sichere Pisten offeriert, die sie gefahrlos zur Talstation der Bergbahn zurückführten. Damit ist auch gleich der Hauptanwär-

1) Stiffler SJZ 1971/105

2) BGE 90 II 88, 95 II 96

3) Padrutt, Skirecht 1972, S. 74

4) SJZ 1968, 118

5) Padrutt, Skirecht 1972, S. 77, Stiffler SJZ 1971/102, Urteil d. Bezirksgerichts Plessur v. 11. 6. 1971 unveröff. S. 12, mitgeteilt bei Padrutt, Sport u. Recht, S. 108

6) Stiffler SJZ 1971, 102

7) Padrutt, Skirecht 1972, S. 78

8) Stiffler SJZ 1971, 106

ter für die Verkehrssicherungspflicht im Schweizer Recht bestimmt, nämlich der Seilbahnunternehmer. ¹⁾ Die Rechtslage entspricht also derjenigen im österreichischen und deutschen Recht. Sie ist auch von der Rechtsprechung anerkannt. ²⁾ Als weitere denkbare Grundlage für die Pistensicherungspflicht ist die Werkhaftung des Art. 58 OR zu prüfen. Als Werk gilt ein stabiler, mit der Erde direkt verbundener, künstlich hergestellter oder angeordneter Gegenstand. Darunter kann auch der Erdboden fallen, wenn er durch menschliche Arbeit umgestaltet ist. ³⁾ Diese Kriterien erfüllen weder das Walzen von Schnee, noch das Markieren der Piste, hingegen aber alle Teile von Skipisten, wo der Boden bereits im Sommer umgestaltet wurde, wie künstlich ausgeholzte Waldschneisen, Brücken, Unterführungen und Lawinengalerien. Nur diese Teile, nicht die ganze Piste ist also Werk im Sinne des Art. 58 OR. ⁴⁾ Schließlich entsteht eine Pistensicherungspflicht gerade des Seilbahnunternehmers noch häufig dadurch, daß sie ihm bei der Konzessionierung der Bahn durch die Behörden zur Auflage gemacht wird. ⁵⁾

4) Das französische Recht

Die französische Rechtsprechung und Literatur hat sich in stärkerem Maße mit dem Problem der Pistenhaftung befaßt, als dies in den anderen Alpenländern der Fall war, und deshalb dieses Rechtsgebiet auch besonders weit entwickelt. Diese Entwicklung hat allerdings weg von einer zivilrechtlichen Verkehrssicherungspflicht zu einer besonderen, öffentlich-rechtlichen Lösung geführt, den durch staatliche Erlasse eingerichteten "stations classées". Dieser Ausdruck bedeutet in freier Übersetzung etwa "klassifizierter Wintersport". ⁶⁾ Für diese stations classées gibt es spezialgesetzliche Regelungen über die Verkehrssicherung auf den Skipisten, die die allgemeinen Grundsätze überflüssig machen. Den Bürgermeistern dieser Gemeinden wird durch diese Normen die Verantwortung für die Anlage der Pisten, sowie ihre Markierung und Instandhaltung auferlegt. Damit wird die Verkehrssicherungspflicht zu einer öffentlich-rechtlichen Angelegen-

1) Pichler SJZ 1968, 283, Kantonsgericht Graubünden SJZ 1968, 120, Padrutt, Schweizerische Zeitschrift für Strafrecht 1971, 66

2) Kantonsgericht Graubünden SJZ 1968, 118, Obergericht Nidwalden, Urteil v. 26. 6. 1969, unveröff., mitget. bei Danegger, ZBJV 1972, 445

3) BGE 42 II 256

4) Oftinger a. a. O. Bd. II/1, S. 61, Stiffler SJZ 1971, 102, Danegger ZBJV 1967, 282

5) Padrutt, Skirecht 1972, S. 77

6) Die volle Bezeichnung lautet "commune classée station de sports d'hiver et d'alpinisme"

heit, für die die Gemeinde haftet. Dies erklärt auch die Tatsache, daß zur Frage der Pistenhaftung Urteile von Verwaltungsgerichten ergangen sind. ¹⁾ Diese befassen sich mit der Haftung der "puissance publique", der öffentlichen Gewalt, die bei der Verletzung einer Pistensicherungspflicht in einer station classée eingreift. Gehaftet wird für ein Verschulden des Amtsträgers, das in etwa grober Fahrlässigkeit im deutschen Recht entspricht. ²⁾ Diese Begünstigung der Gemeinden wird besonders von Rabinovitch ³⁾ scharf angegriffen, der in einer Anmerkung zu einem Urteil das Tribunal administratif de Grenoble ausführt, daß eine solche Privilegierung auf Kosten der Sicherheit der Skiläufer nicht zugelassen werden dürfe. In dem besprochenen Urteil hatte der Pistenchef der Gemeinde Val d'Isère trotz starker Lawinengefahr keine Sperrung der Pisten verfügt, was zur Folge hatte, daß einige Skiläufer von einer Lawine verschüttet wurden. Trotzdem hielt das Gericht das Verschulden des Pistenchefs nicht für schwer genug, um deshalb die Haftungsansprüche durchgreifen zu lassen.

Soweit es sich nicht um den Bereich der gegenwärtig etwa 40 "stations classées" handelt, ist für die Pistenhaftung die allgemeine Verschuldenshaftungsvorschrift des Art. 1382 Ccf heranzuziehen. ⁴⁾ Für die Anwendbarkeit dieser Vorschrift ist aber der Verstoß gegen eine Rechtspflicht erforderlich. Eine solche Sicherungspflicht ergibt sich nach Meinung der französischen Gerichte aus der Markierung der Pisten ⁵⁾ und aus der Tatsache, daß für ihre Benutzung aus wirtschaftlichen Motiven geworben wird. ⁶⁾ Neben dieser allgemeinen Deliktshaftung kann auch die Haftung des Sachhalters, des "gardien de la chose", für die von ihm betreute Sache, die "chose inanimée", in Betracht kommen. Die sich hieraus ergebenden Sicherungspflichten sind aber nicht so umfassend wie diejenigen aus Art. 1382, da die Sachherrschaft nur über die Piste selbst, nicht aber über andere Gefahren wie z.B. Lawinen ausgeübt werden kann. ⁷⁾ Dagegen kann man bei künstlichen Hindernissen wie einem Baumstamm, der in der Piste liegt, einem Stützensockel oder einer Grube, die für ein Bauvorhaben ausgehoben ist, den Seilbahnunternehmer durchaus als "gardien" ansehen. ⁸⁾

1) Rabinovitch J. C. P. 1964, II, 13506

2) Deroy, Dalloz-Sirey 1965, J. 697

3) J. C. P. 1965, II, 13975

4) Cour d'appel de Toulouse Dalloz 1966, J. 730

5) Cour de Cassation J. C. P. 1956, II, 9028

6) Cour d'appel Grenoble J. C. P. 1964, II, 13506, Cour de Cassation J. C. P. 1968, II, 15348

7) Kleppe a. a. O. S. 219

8) Cour de Cassation Bulletin civil II no. 475

Im Gegensatz zu den bisher besprochenen Rechtsordnungen hält Rabinovitch ¹⁾ eine vertragliche Verpflichtung zumindest dann für anwendbar, wenn vom Gast eine sog. "taxe sportive" erhoben wird, da er als deren Gegenleistung die Eröffnung und Instandhaltung der Pisten ansieht. Er steht mit dieser Ansicht allerdings allein gegen die ganze Rechtsprechung, die dies ablehnt. ²⁾

5) Das italienische Recht

Eine allgemeine Sicherungspflicht für Skipisten kann in Italien nur aus der Deliktshaftungsvorschrift des Art. 2043 C. c. it. resultieren, die auf dem allgemeinen Prinzip des "neminem laedere" beruht. Dieser Grundsatz wird insbesondere auch auf die Haftung für Verkehrswege anerkannt, wobei aber eine Verletzung des "neminem laedere" nur vorliegt, wenn der schadensstiftende Umstand als "Falle" (insidia, trabocchetto) anzusehen ist. ³⁾

Für die Pistenhaftung hat der Corte d'Appello di Torino ⁴⁾ entschieden, daß ein Skiläufer zwar kein Recht habe, am Gipfel eines Berges eine Piste ins Tal anzu- treffen, auch wenn er mit einer Seilbahn dorthin gelangt sei. Bestehe aber eine gekennzeichnete und präparierte Piste, die im Skiläufer ein begründetes Ver- trauen erweckt, sicher ins Tal gelangen zu können, so ist der Pistenhalter auf- grund des Prinzips des "neminem laedere" zur Gefahrenabwehr verpflichtet und haftet, wenn er nicht alles getan hat, um als "Falle" zu qualifizierende Gefah- renstellen zu beseitigen.

Mit dieser Rechtsprechung liegt Italien im wesentlichen auf der auch in den an- deren Alpenländern vertretenen Linie. Insbesondere ist festzuhalten, daß über- all besonderes Gewicht auf die Schaffung eines besonderen Vertrauens beim Ski- läufer gelegt wird. Die oben zitierte Entscheidung ist nicht allein geblieben, sondern in späteren Urteilen noch bestätigt worden. ⁵⁾

Neben dieser für ganz Italien geltenden allgemeinen Verkehrssicherungspflicht hat die Region Trentino-Südtirol ein eigenes Pistengesetz, die "Ordnung der nicht für Skirennen bestimmten Pisten" ⁶⁾ erlassen. Nach diesem Gesetz wer-

1) Rabinovitch a. a. O. S. 62

2) Cour d'appel Toulouse J. C. P. 1952, II, 6867, Cour de Cassation J. C. P. 1956, II, 9028

3) Vgl. Egger, Skirecht 1972, S. 107

4) Archivio responsabilità civile 1969, 633

5) Tribunal Bozen, Urteil v. 5. 7. 71, unveröff., Oberlandesgericht Trient, Urteil v. 24. 2. 1972 unveröff. beide mitgeteilt bei Egger, Skirecht 1972, 107, 108

6) Regionalgesetz Nr. 13 v. 13. 6. 1960, abgedruckt in Skirecht 1972, 116 ff

den Skipisten einer Konzessionspflicht unterworfen, was ihren Anlagencharakter besonders deutlich macht. Für die hier durchgeführte Untersuchung von Bedeutung ist aber, daß in einer Bestimmung ¹⁾ normiert wird, welche Voraussetzungen eine derartige Skipiste erfüllen muß. Daraus läßt sich zwar nicht unmittelbar eine Haftung ableiten, da diese Norm nur die Erfordernisse für die Konzessionserteilung wiedergibt und nicht eine Anspruchsgrundlage für eine zivilrechtliche Verantwortlichkeit darstellt. Auch kennt das italienische Recht nicht die Rechtsfigur der Haftung aus Verletzung eines Schutzgesetzes. Doch beschreibt diese Norm gewisse Pflichten des Pistenhalters, deren Nichtbeachtung im Rahmen des Prinzips des "neminem laedere" eine schuldhaftige Fahrlässigkeit darstellen. ²⁾ Sie verkörpert somit die Anerkennung einer Pistensicherungspflicht durch den Gesetzgeber und konkretisiert den Umfang dieser Pflicht sowie den Kreis der Verantwortlichen. In dieser Richtung geht auch, allerdings nicht mit gleicher Klarheit, ein Gesetz der autonomen Region Aostatal, ³⁾ das die örtlichen Skilehrervereinigungen zu Errichtung und Unterhalt der Pisten verpflichtet,

Kleppe ⁴⁾ will außerdem in Übereinstimmung mit Siniscalchi ⁵⁾ auf die Skipisten auch die Haftung für die "cosa in custodia" gemäß Art. 2051 C. c. it. anwenden. Diese Haftung muß aber jedenfalls den gleichen Beschränkungen unterworfen sein wie die Sachhalterhaftung im französischen Recht, d. h. Gefahren wie Steinschlag oder Lawinen können nicht mitumfaßt sein. Die Rechtsprechung hat hierzu noch nicht Stellung genommen.

§ 3 Der Begriff der Skipiste

Der Begriff "Skipiste" wurde im bisherigen Verlauf der Untersuchung vorausgesetzt, ohne daß eine genauere Definition erarbeitet wurde. Nachdem nun eine Verkehrssicherungspflicht für diesen speziellen Typ der Skiabfahrt bejaht wurde, bedarf das Objekt dieser Pflichtenlage einer näheren Betrachtung. Die Bezeichnung "Skipiste" ist ein Fachausdruck aus der Welt des Sports, der aber mit der Notwendigkeit, die Verhältnisse des Skilaufs rechtlich zu erfassen, auch in die Rechtssprache Eingang gefunden hat. Eine Legaldefinition gibt es bisher nur in dem bereits erwähnten Pistengesetz der Region Trentino-Südtirol, doch soll sie nur den Anwendungsbereich dieses Gesetzes umschreiben und ist deshalb für die allgemeine Anwendung ungeeignet. Auch die einzige deutsche Gesetzesbestimmung

1) Art. 3 des Regionalgesetzes Nr. 13

2) Vgl. Egger, Skirecht 1972, 109

3) Regionalgesetz Nr. 2 v. 28. 5. 1951

4) a. a. O. S. 231

5) Nuovo Diritto 1958, 198

mung, die sich mit Skiabfahrten befaßt, der Art. 29 des Bayerischen Landesstraf- und Verordnungsgesetzes (LStVG), legt nur gewisse Verhaltensweisen auf öffentlichen Skiabfahrten fest, deren Nichtbeachtung sie mit Strafe bedroht. Damit wird als weiterer Begriff, ebenfalls ohne Definition, die Skiabfahrt eingeführt, von der eine besondere Unterart eben die öffentliche Skiabfahrt ist. Diese drei Begriffe müssen nun zueinander in Beziehung gesetzt werden. Dabei ist als Oberbegriff die Skiabfahrt anzusehen, die wiederum in Hauptabfahrtsstrecken und Tourenabfahrten unterzugliedern ist. Unter die Hauptabfahrtsstrecken fallen wiederum die öffentlichen Skiabfahrten und die Skipisten.

1) Die öffentliche Skiabfahrt

Die öffentliche Skiabfahrt ist, da im Gesetz erwähnt, am leichtesten zu definieren. Sie erfordert, daß ein Gelände seiner natürlichen Beschaffenheit nach zum Skilauf geeignet ist, also eine "Fahrbahn" darstellt, zu diesem Zweck der Allgemeinheit zur Verfügung gestellt und durch Rechtsverordnung zur öffentlichen Skiabfahrt erklärt wird.¹⁾ Von entscheidender Bedeutung ist die öffentliche Widmung, die dem widmenden Hoheitsträger gewisse Sicherungspflichten auferlegt.²⁾ Darin liegt der Unterschied zum italienischen Recht, wo der Hoheitsträger nur die von einem anderen angelegte Piste konzessioniert.

2) Die Skipiste

Wesentlich schwieriger ist es den Begriff der "Pistenabfahrt" oder "Skipiste" zu definieren. Das Pistengesetz der Region Trentino-Südtirol versteht unter einer Piste eine schneebedeckte Fläche im Gemeingebrauch, die üblicherweise zum Skilauf bestimmt ist und auf Grund einer eigenen Maßnahme als Piste anerkannt ist.³⁾ Diese Begriffsbestimmung ist aber nur dort brauchbar, wo eine staatliche Konzessionierung stattfindet, da schneebedeckte, zum Skilauf bestimmte Fläche jede Skiabfahrt ist. Immerhin läßt sich daraus als primäres Kriterium ableiten, daß eine Schneefahrbahn vorliegen muß, die der Allgemeinheit zur Verfügung steht. Die Besonderheit der Piste aber macht der auf ihr herrschende Massenbetrieb aus. Sie unterscheidet sich also von Tourenabfahrten durch die häufigere Benutzung, aber auch durch künstliche Einrichtungs- und Pflegemaßnahmen. Gerade diese Betreuung, die im vorigen Abschnitt zur Begründung der Verkehrssicherungspflicht herangezogen wurde, ist aber als Pistenkriterium nicht unumstritten. So halten Pichler⁴⁾ und Padrutt⁵⁾ die Markierung und Präparierung nicht

1) Kääb-Rösch, LStVG Art. 29 Anm. 13

2) Kääb-Rösch, a. a. O. Anm. 47

3) Regionalgesetz Nr. 13 v. 13. 6. 1970, Art. 1

4) a. a. O. S. 8

5) Skirecht 1972, S. 79

für notwendige Eigenschaften einer Skipiste. Müller ¹⁾ dagegen erkennt eine Skiabfahrt nur dann als Piste an, wenn sie von einem privatwirtschaftlichen Unternehmer oder einer öffentlichen Einrichtung so regelmäßig betreut wird, daß sie für eine Beförderungs- oder Verkehrseinrichtung auf Grund des geländebedingten Zusammenhanges als "notwendiges Korrelat" erscheint. Auch Kleppe ²⁾ vertritt die Ansicht, daß eine Piste in der Regel gespurt, geebnet und mit einer Richtungsmarkierung versehen sein muß. Dieser letzteren Ansicht ist der Vorzug zu geben, da gerade die Betreuung dem Pistenskilauf eine andere Qualität gibt, als sie der Skilauf im freien Gelände aufweist. Auf ihr basiert auch, wie im vorigen Paragraphen festgestellt wurde, in erster Linie das besondere Vertrauen der Skiläufer und damit die Verkehrssicherungspflicht. Die abweichende Meinung Pichlers entspricht seiner Ansicht, die Beförderung in die Berge allein verpflichtete bereits zur Pistensicherung. Diese Ansicht ist aber nur für bestimmte Sonderfälle als richtig anzusehen, wenn nämlich in größerem Umfang Skiläufer in die Berge befördert werden, die keine andere Möglichkeit haben, als auf einer ungesicherten Abfahrt zu Tal zu fahren. Um solche Fälle erfassen zu können, braucht man aber nicht den Pistenbegriff auszuweiten, eine Pflichtverletzung ergibt sich hier vielmehr schon daraus, daß keine einzige Piste angelegt wurde. Auch eine Richtungsmarkierung ist als unabdingbares Kriterium einer Skipiste anzusehen, nicht dagegen eine Abgrenzungsmarkierung gegen das freie Gelände hin. Die räumliche Ausdehnung einer Piste kann sehr variieren, so daß eine eindeutige generelle Abgrenzung kaum möglich ist, sondern meist auf den Einzelfall abzustellen ist. Dort wo aber eine ordnungsgemäße Präparierung durchgeführt wird, ist die Pistenqualität nur der präparierten Fahrbahn zuzumessen, auch wenn das zu beiden Seiten liegende unpräparierte Gelände ebenfalls zum Skilauf geeignet wäre. Da der Begriff der Skipiste mit der Schaffung einer künstlichen Sportanlage verknüpft ist, muß derjenige, der die Verantwortung für sie übernimmt, auch ihren Umfang bestimmen können. Die entgegenstehende Ansicht von Padrutt, ³⁾ auch eine "wilde Piste", die sich von der Seilbahnstation aus bilde, müsse gesichert werden, würde zu einer Umkehrung der Pistenentstehung führen. Nicht mehr die Anlegung und Betreuung würden eine Abfahrt zur Piste machen, sondern die tatsächliche Benutzung durch die Skiläufer. Wie bereits früher erläutert, würde ein solcher extensiver Pistenbegriff aber eine uferlose Ausdehnung der Pistensicherungspflicht zur Folge haben, da die Skiläufer jedes zum Skilauf geeignete Gelände im Umkreis einer Bergbahn damit zur Piste machen könnten, so daß im Endeffekt ganze Gebirgsmassive abzusichern wären. Faßt man die hier erarbeiteten Merkmale einer Skipiste zusammen, so

1) Müller a. a. O. S. 20

2) Kleppe a. a. O. S. 5

3) Skirecht 1972, 80

muß sie markiert ¹⁾ und in der Regel auch geebnet und gespurte sein, ²⁾ wobei sie ihren Pistencharakter allerdings nicht verliert, wenn sie einmal nach Schneefall nicht gespurte ist. ³⁾ Die Abgrenzung gegenüber dem freien Gelände ergibt sich, wo möglich, aus der Beschaffenheit des Geländes selbst, ⁴⁾ sonst aus dem Umfang der tatsächlich betreuten Fläche. Aus diesen Kriterien läßt sich folgender, haftungsrechtlich relevanter Pistenbegriff entwickeln:

Eine Skipiste ist eine allgemein zugängliche, durch Markierungen bezeichnete, ausdehnungsmäßig begrenzte und eingespurte Skiabfahrtsstrecke, die mit einem Bergverkehrsmittel in einem notwendigen Zusammenhang steht. Für Bayern ist noch hinzuzufügen, daß eine Widmung zur öffentlichen Skiabfahrt zwar gewisse Veränderungen in der rechtlichen Stellung nach sich zieht, daß aber von der Ausgestaltung her ebenfalls eine Skipiste vorliegt. Die in allen Wintersportgebieten zu findenden Übungs- und Slalomhänge entsprechen im wesentlichen den Pistenkriterien und sind deshalb wie Pisten zu behandeln. ⁵⁾

3) Die Tourenabfahrt

Als letzter Typ von Skiabfahrten bleibt jetzt nur noch die Tourenabfahrt zu erwähnen. Darunter fallen alle Abfahrten im frei zugänglichen Skigebiete, die nicht zu den beiden vorher erläuterten Arten gehören. Auch sie können über Markierungen und Gefahrenwarntafeln verfügen und durch künstliche Veränderungen des Geländes, wie die Entschärfung eines Engpasses verbessert worden sein. Für die Einstufung als Tourenabfahrt ist immer auf das wesentliche Gesamtbild abzustellen, insbesondere auf die Intensität der menschlichen Einwirkung zur Anlage und Pflege einer solchen Abfahrt.

§ 4 Die Verkehrssicherungspflichtigen

Thema dieser Untersuchung ist zwar die Haftpflicht des Seilbahnunternehmers, jedoch ist gerade auf dem Gebiet der Pistenhaftung der Vollständigkeit halber ein kleiner Exkurs nötig.

Durch die enge Verbindung zwischen Bergbahn und Piste kommen die Bergbahnunternehmer in erster Linie als Verkehrssicherungspflichtige in Betracht. Gerade sie sind es, die von der Berg- zur Talstation Pisten anlegen, um auf diese

-
- 1) Vgl. auch Cour d'appel de Grenoble J. C. P. 1964, II, 13506, Cour d'appel de Chambéry Dalloz 1963, J. 660, Regionalgesetz v. 13. 6. 1970, Art. 4
 - 2) Cour d'appel de Chambéry Dalloz 1963, J. 660
 - 3) Trib. corr. Grenoble Gaz. Pal. 1963, I, 320
 - 4) Käßb-Rösch, LStVG Art. 29, Anm. 7
 - 5) Trib. gr. inst. Seine Gaz. Pal. 1965, 2, 242

Weise wirtschaftliche Vorteile zu erzielen. Sie eröffnen in den meisten Fällen den Verkehr, befördern die Skiläufer zu den Ausgangspunkten der Pisten und setzen sie damit den Gefahren der Bergwelt aus. Sie üben auch die Sachherrschaft über die Grundstücke aus, über die die Piste führt, so daß ihnen und nicht den Grundstückseigentümern die Verantwortlichkeit für die Verkehrssicherheit zukommt. ¹⁾ Bei der Annahme einer speziellen Vertrauenshaftung sind sie es, die mit dem Angebot von Seilbahn und Piste und der Werbung dafür ein besonderes Vertrauensverhältnis zustande bringen.

Neben den Bergbahnunternehmen treten speziell in Bayern die Landkreise und die Kommunen als Verkehrssicherungspflichtige auf, da in Art. 29 LStVG die Widmung von öffentlichen Skiabfahrten durch Verordnung vorgesehen ist. In der amtlichen Begründung ²⁾ zu dieser Vorschrift hat der Gesetzgeber zwar erklärt, die Zurverfügungstellung oder Eröffnung einer Skiabfahrt stelle keine Übernahme einer Verkehrssicherungspflicht dar. Der Art. 29 LStVG erlegt den Gemeinden aber die Pflicht zur Markierung der öffentlichen Skiabfahrten auf und gibt ihnen die Möglichkeit, sie bei Gefahr zu sperren oder zumindest den Sportbetrieb einzuschränken, während die Landkreise für die Widmung der Pisten zuständig sind. Hieraus resultieren bei dem modernen Verständnis des Verwaltungsrechts Amtspflichten gegenüber den Pistenbenutzern, die darauf vertrauen, daß sie auf den markierten, öffentlichen Skiabfahrten keinen Gefahren begegnen, die durch entsprechende Maßnahmen hätten vermieden werden können. Diese teilen sich nach der vom Gesetz vorgegebenen Zuständigkeit so auf, daß für die mit der Widmung verbundene Erstanlage der Landkreis und für die ständige Überwachung die Gemeinde zuständig ist. Haftungsnorm ist hierfür die Amtshaftungsvorschrift des § 839 BGB. Daneben kann die Gemeinde aber auch einer Haftung unterliegen, weil sie selbst ein Gelände zur Skipiste erschlossen hat, also als Unternehmerin gehandelt hat. ³⁾ In diesem Fall ergibt sich die Haftung aus §§ 823, 89, 31 BGB.

Träger der Verkehrssicherungspflicht können aber nicht nur der Seilbahnunternehmer oder die Gemeinde sein, sondern jede Person oder Organisation, die eine Piste oder einen Übungshang eröffnet und unterhält. ⁴⁾ Für diesen Kreis von Pflichtigen wurde der Begriff des Pistenhalters geprägt, unter den ein privater Grundeigentümer ebenso wie ein Kur- oder Fremdenverkehrsverein, ⁵⁾ eine Skischule ebenso wie ein Berghotel ⁶⁾ fallen kann. In Frankreich kommen hierzu noch die

1) Hummel NJW 1965, 526, Nirk Skirecht 1966, S. 46, Cour d'appel Chambéry, Dalloz 1963 J. 660, BGH MDR 1971, 441, Pichler a. a. O. S. 79

2) Vgl. amtll. Begründung zu § 1 Nr. 17 des 3. Änderungsgesetzes zum LStVG

3) Kääb-Rösch Art. 29 LStVG Anm. 48, Hummel NJW 1965, 526

4) Padrutt ZStR 1971/68, Urteil des Kantonsgerichts Wallis unveröff.

5) Cour d'appel Grenoble J. C. P. 1964, II. 13506

6) Cour d'appel Toulouse Dalloz-Sirey 1966, 730

bereits erwähnten "stations classées", in Italien in der autonomen Region Aostatal die örtlichen Skilehrervereinigungen. Ferner sind bei der Veranstaltung von Skirennen die Veranstalter für die Sicherung der Rennstrecken verantwortlich. ¹⁾ Schließlich haftet neben dem Verkehrssicherungspflichtigen auch noch derjenige, der auf der Piste ein besonderes Hindernis schafft, von dem Gefahren für die Skiläufer ausgehen. ²⁾

Eine interessante Entwicklung besteht darin, daß nunmehr die am Skilauf interessierten Gemeinden, Fremdenverkehrsvereine, Seilbahngesellschaften und Hotels damit beginnen, durch Vertrag einen Pistendienst zu errichten, der gemeinsam finanziert wird und der die Verkehrssicherungspflichten wahrzunehmen hat. ³⁾ Ein Beispiel für einen solchen Zusammenschluß ist die Interessengemeinschaft "Pro Parsenn", die den Parsenndienst unterhält. ⁴⁾ Eine solche Lösung ist vor allem deshalb zu begrüßen, weil damit die Lasten der Pistenbetreuung auf alle verteilt werden, die auch von den Pisten profitieren.

§ 5 Umfang und Grenzen der Verkehrssicherungspflicht für öffentliche Skiabfahrten und Skipisten

1) Die öffentlichen Skiabfahrten

Die gesetzliche Vorschrift des Art. 29 LStVG verlangt für das Recht der Pistenhaftung in Bayern immer eine Sonderbehandlung der öffentlichen Skiabfahrten. Wie bereits früher ausgeführt, unterscheiden sich diese nur durch die Tatsache der öffentlich rechtlichen Widmung von den Skipisten. Deshalb läßt sich die strenge Abgrenzung zwischen öffentlicher Skiabfahrt und Skipiste, wie sie z. B. Müller ⁵⁾ durchführt, für den sich beide gegenseitig ausschließen, wohl nicht halten. Die herrschende Meinung nimmt nämlich an, daß neben der Haftung des Hoheitsträgers evtl. auch die Haftung eines weiteren Sicherungspflichtigen, etwa eines Bergverkehrsunternehmers bestehen kann. ⁶⁾ Eine öffentliche Skiabfahrt kann also in Bezug auf einen anderen Sicherungspflichtigen haftungsrechtlich eine Skipiste darstellen, so daß sich beide Begriffe mithin durchdringen.

1) Cour d'appel Paris J. C. P. 1965, II, 14419

2) BGH VersR 1957, 109, Tribunal cantonal Vaud SJZ 1957/240

3) Pichler a. a. O. S. 81

4) Padrutt, Sport u. Recht, S. 108

5) a. a. O. S. 21

6) Bengl-Berner-Emmerig LStVG Art. 29, Anm. 4 c

Entsprechend den unterschiedlichen Befugnissen, die das Gesetz den Hoheitsträgern Landkreis und Gemeinde hinsichtlich der öffentlichen Skiabfahrten gibt, lassen sich auch ihre Sicherungspflichten trennen. Dem Landkreis obliegen also alle Sicherungspflichten, die sich aus seiner Befugnis zur Widmung einer öffentlichen Skiabfahrt ergeben. Diese bestehen in der Wahl eines geeigneten Geländes, das weder atypische natürliche noch künstliche Hindernisse aufweist, die die Skiläufer in Gefahr bringen können.¹⁾ Dabei sind jeweils die dem Gelände üblichen Eigenheiten zu berücksichtigen; an eine hochalpine Gletscherabfahrt sind also andere Maßstäbe anzulegen als an eine Abfahrt in den niedrigen Voralpenregionen. Die Gemeinde hat diejenigen Aufgaben zu erfüllen, die sich aus ihrer Befugnis zur Sperrung bzw. Beschränkung des Sportbetriebs und aus ihrer Pflicht zur Markierung der Abfahrt ergeben. Sie muß also die Markierungen vorschriftsgemäß²⁾ anbringen und in einem Zustand erhalten, der sie ihre Funktion erfüllen läßt.³⁾ Auch für den Zustand aller Einrichtungen, die zur Verbesserung der Abfahrtsbedingungen errichtet wurden, wie etwa Brücken oder Schutzzäune, ist die Gemeinde verantwortlich. Nachträglich entstandene atypische Gefahren wie Felsstürze muß sie beseitigen. Besonderes Gewicht ist schließlich auf eine rechtzeitige Lawinenwarnung und damit verbunden, auf eine sofortige Sperrung der Abfahrten zu legen. Mit Recht erklärt dagegen Müller,⁴⁾ daß eine dauernde Überwachung des Zustandes der öffentlichen Skiabfahrten, insbesondere hinsichtlich der Schnee- und Witterungsverhältnisse, über die Möglichkeiten der Gemeinden hinausgeht.

Außerdem sollte dem Skiläufer, der sich in eine Naturlandschaft wie die Bergwelt wagt, nicht jedes Risiko abgenommen werden, sondern es sollte bis zu einem gewissen Grad seiner Eigenverantwortung überlassen werden, ob er sich unter den gegebenen Umständen eine Abfahrt zutraut.⁵⁾

2) Die Skipisten

Die hier näher herauszuarbeitenden Pflichten beziehen sich auf den bereits früher definierten Begriff der Skipiste, klammern aber die öffentlichen Skiabfahrten aus.

Von Anfang an muß man sich darüber klar sein, daß die Verkehrssicherungspflicht für eine Skipiste anders gestaltet sein muß als für eine Autostraße. Einmal be-

1) Vollzugsentschließung zum LStVG Nr. 14/b, c, Müller a. a. O. S. 28

2) Vgl. Verordnung ü. d. Kennzeichnung d. öffentlichen Skiabfahrten, Skibobabfahrten und Rodelbahnen v. 7. 2. 1967 (GVBl 1967 Nr. 6, S. 269)

3) Vgl. BGH NJW 1966, 1456

4) a. a. O. S. 30

5) BGH Urteil v. 13. 11. 1970 - Az 1 StR 412/70 S. 20 = Betrieb 71/962

steht nämlich in freier Natur nicht die Möglichkeit, die Abfahrt als planiertes Band von gleichbleibender Breite und Neigung zu gestalten, und jeder echte Skiläufer wird auch zugestehen, daß dies das Ende aller Reize des Skilaufes wäre. Verschiedene Pisten werden also immer verschiedene Schwierigkeitsgrade aufweisen, was auch für die Verkehrssicherungspflicht Auswirkungen hat. So kann z. B. nicht die Abgrabung und Entschärfung eines Steilhanges gefordert werden, weil schwächere Skiläufer darauf zu Schaden kommen könnten. Zum anderen läßt sich das "Verkehrsverhalten" auf einer Piste nicht in gleicher Weise disziplinieren wie auf einer Straße, auch wenn man jetzt Verkehrsregeln ¹⁾ und Verkehrszeichen einführt. Dies wird die Skiläufer nicht davon abhalten, ihren Weg entsprechend ihrem Können zu wählen, d. h. man kann ein Durcheinander sich in verschiedenen Richtungen bewogender Personen nicht vermeiden.

Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht muß also der Tatsache Rechnung tragen, daß es sich beim Pistenskilauf um einen Sportbetrieb und nicht um einen Verkehr im technischen Sinne handelt. Ebenso wie bei einem Weg der Pflichtige die Benutzer vor Gefahren schützen muß, die bei zweckgerechter Benutzung drohen, so richtet sich auch die Pistensicherungspflicht nach Art und Zweck des Skiverkehrs. ²⁾ Dies bedeutet bei einer Skipiste, daß für die Verkehrssicherungspflicht alle Gefahren ausscheiden, die zwangsläufig mit der Abfahrt auf einer solchen Piste verbunden sind und die von den Skiläufern bewußt in Kauf genommen werden. ³⁾ Dagegen darf der Benutzer regelmäßig darauf vertrauen, daß er vor heimtückischen Objekten und atypischen Gefahren wirksam geschützt wird. ⁴⁾ Der Begriff der atypischen Gefahr bedarf in diesem Zusammenhang einer besonderen Erläuterung. Als Bezugspunkte dürfen nämlich nicht die Bergwelt oder der Skilauf allgemein gewählt werden, sondern es muß speziell auf den Pistenskilauf abgestellt werden. Nur was bei dieser Art des Skisports nicht vorhersehbar und außergewöhnlich ist, kann als atypische Gefahr angesehen werden. Padrutt ⁵⁾ hat diese Gefahren treffend als nicht "pistenverkehrskonform" bezeichnet. Diese Gefahren, mit denen ein Skiläufer bei zweckgerechter Benutzung der Piste nicht zu rechnen hat, müssen beseitigt oder entschärft werden oder es muß mindestens vor ihnen gewarnt werden.

1) Vgl. die sog. Eigenregeln des Skilaufs, z. B. Kleppe a. a. O. S. 61

2) BGH NJW 1966, 1456

3) BGH NJW 1971, 1093

4) Vgl. Padrutt, Sport u. Recht, S. 112, BGH NJW 1973, 1380

5) Skirecht 1972, 81

Um den Sicherungspflichtigen über diese Pflichten Klarheit zu verschaffen, wurden Pistengesetze geschaffen ¹⁾ oder zumindest entworfen. ²⁾ Außerdem wurden von den verschiedensten Organisationen nicht bindende Empfehlungen herausgegeben, so z. B. die "Richtlinien für Anlage und Unterhalt von Skipisten" der Schweizer Kommission für die Unfallverhütung auf Skipisten ³⁾ und die "Empfehlungen für Anlage und Bereitstellung von Skiabfahrten" der Fachgruppe Seilbahnen im BDE. ⁴⁾

Die Sicherungspflichten gegen die Pistengefahren lassen sich im wesentlichen in drei Hauptgruppen unterteilen, nämlich die reinen Unterhaltungspflichten für die Piste, die Sicherungspflichten in Bezug auf Gefahren, die von den Naturgewalten ausgehen und die Hilfs- und Rettungspflichten,

a) Die Pistenunterhaltung

Häufig folgt eine Piste einer bereits früher bekannten Skiabfahrt und wird vom Pistenhalter nur ausgebaut. Gerade im Zuge des Aufschwungs des Seilbahnwesens werden aber auch viele Pisten völlig neu angelegt. Die Sicherungspflichten beginnen hier damit, daß die Trasse so gewählt werden muß, daß sie Gebiete vermeidet, wo mit dem Abgang von Lawinen oder mit Steinschlag zu rechnen ist, oder wo Felsabstürze, Gletscherspalten, Gräben und Bäche die Skiläufer gefährden könnten, da es sich hierbei um atypische Gefahren handeln würde. Wo dies nicht möglich ist, muß durch ausreichende Kennzeichnung der Gefahrenquellen und insbesondere durch Errichtung von Schutzbauten, wie Brücken oder Fangzäunen, die Gefahr vermindert oder beseitigt werden. ⁵⁾

So hat es z. B. der Kantonsgerichtsausschuß Graubünden in dem erwähnten Urteil nicht für ausreichend gehalten, daß vor einer Pistenbrücke über einen 10 m tiefen und nicht einsehbaren Tobel, deren Geländer zugeschnitten waren, nur durch eine Signaltafel "Engpaß", sowie einige Slalomstangen und Wimpel gewarnt worden war. Ebenso genügt es nicht, wenn bei einer vereisten Piste auf einem gefährlichen Hang am Rande eines Abgrundes oder einer Gletscherspalte nur Wimpelreihen auf die Gefahr hinweisen und nicht eine Abschränkung und evtl. Fangnetze angebracht werden. ⁶⁾

1) Regionalgesetz Trentino-Südtirol v. 13. 6. 1970

2) Entwurf eines Pistengesetzes Tirol 1965,

Frz. Musterpolizeiverordnung f. Pistensicherheit, Skirecht 1972, 135

3) SJZ 1971, 124

4) BDE-Sonderdruck zur Pistensicherung, 1973, S. 15

5) Kantonsgericht Graubünden SJZ 1968/118

6) Obergericht Nidwalden, 26. 6. 1969, mitgeteilt bei Dannegger ZBJV 1972, 445

Bereits bei der Liftrasse wurde die Gefahr von Kreuzungspunkten mit der Piste erwähnt, die man grundsätzlich überhaupt vermeiden sollte, und falls eine andere Lösung nicht möglich ist, in möglichst leichtem Gelände und übersichtlich anlegen müßte. ¹⁾ Das gleiche gilt für die niveaugleiche Kreuzung mit Spazierwegen und Fahrstraßen.

Vielfach wird gefordert, ²⁾ daß die Pisten in der Waldzone, wo vor allem Engpässe auftreten, breit ausgebaut werden müssen. Hier ist aber einerseits zu berücksichtigen, daß die Wälder in den Alpenregionen oft die Funktion von Bannwäldern haben, d. h. gegen Bergrutsch und Lawinen schützen sollen, so daß schon dies den Ausbau begrenzt. Zum anderen darf nicht verlangt werden, daß "Skiautobahnen" ausgeschlagen werden, die von jedem Anfänger gefahrlos befahren werden können. Man wird also nur fordern müssen, daß der Ausbau soweit geschieht, als dies für einen einigermaßen geübten Skiläufer nötig ist. Die Abfahrt muß eben dann als "schwer" bezeichnet werden. Dieses Ergebnis wird auch von der französischen Rechtsprechung ³⁾ geteilt, die eine Piste auch dann als richtig angelegt ansieht, wenn sie die Waldzone in einem sog. "Kanonenrohr" steil durchbricht. Einen Ziehweg muß man ebenfalls als genügenden Pistenausbau ansehen, wenn ein umfassenderer Ausbau mit zu großen Schwierigkeiten verbunden wäre. Allerdings reicht es nicht aus, wenn eine Abfahrt auf eine Länge von 100 - 150 Metern durch einen Ziehweg von 1, 50 Meter Breite verläuft, der nur eine einzige Spur erlaubt. Das OLG München ⁴⁾ hat es zwar genügen lassen, daß ein Warnschild aufgestellt war, und hat eine Pflicht zur Pistenpflege verneint. Eine solche Abfahrt ist aber, wie Hummel ⁵⁾ zutreffend ausführt, für den Pistenskiläufer unzumutbar, da ein Skiläufer auf eine derartige Gefahrenstelle nicht gefaßt zu sein braucht. Ein solcher Engpaß stellt vielmehr im Verlauf einer Piste eine Falle dar.

Die Pisten sind schließlich so zu markieren, daß man auch bei unsichtigem Wetter, wie Nebel und Schneetreiben, sicher seinen Weg ins Tal findet. Außerdem sollen die Pisten an ihrem Ausgangspunkt und am besten auch an den Markierungstafeln durch unterschiedliche Farbgebung hinsichtlich des Schwierigkeitsgrades klassifiziert werden. Diese Farbskala sollte entsprechend den Regeln der FIS im ganzen Alpenraum einheitlich gehandhabt werden. ⁶⁾

-
- 1) Regionalgesetz Trentino-Südtirol v. 13. 6. 1970, Art. 3 Buchst. g)
 - 2) siehe z. B. Kleppe a. a. O. S. 238, Hummel NJW 1965, 526, Pichler, ÖJZ 1966, 114
 - 3) Cour d'appel Paris J. C. P. 1965. II. 14419
 - 4) OLG München, Urteil v. 30. 7. 1969 unveröff., mitgeteilt bei Hummel, Sport u. Recht, S. 71
 - 5) Hummel, Sport u. Recht, S. 71
 - 6) Vgl. Pichler a. a. O. S. 86, BDE-Empfehlungen, Ziff. 5

Der Verkehrssicherungspflichtige hat aber nicht nur bei der Anlage der Piste Sorgfalt walten zu lassen, sondern auch bei ihrer Unterhaltung. Dies gilt insbesondere für die Beseitigung natürlicher und künstlicher Hindernisse, die im Pistenverlauf Gefahren für die abfahrenden Skiläufer mit sich bringen können, betrifft aber auch hier wieder nur die Sicherung vor atypischen Hindernissen, also solchen, die ein normaler Skiläufer auf der Piste nicht erwarten muß. Darunter fallen z.B. Weidezäune, ¹⁾ die im Winter zu entfernen sind, ebenso wie Betonsockel von alten Seilbahnstützen ²⁾ und gefällte Baumstämme. Seilbahnstützen im Pistenbereich sind am Stützenfuß abzupolstern, so daß der Aufprall eines Skiläufers, der nicht mehr ausweichen kann, gemildert wird. Dagegen sind etwa einzelstehende Felsen, Bäume und Heuschöber am Pistenrand Hindernisse, die in den normalen Verlauf einer Piste einkalkuliert und daher nur beseitigt werden müssen, wenn der Skiläufer an einer unübersichtlichen Stelle mit ihnen konfrontiert wird. Auch mit Bodenwellen, Schwungbuckeln und Löchern, die von gestürzten Skiläufern herrühren, sowie mit vereisten und ausgeaperten Stellen im Pistenverlauf muß der Skiläufer selbst fertig werden. ³⁾ Gewisse Schwierigkeiten gehören einfach zum Sportbetrieb und können dem Skiläufer daher zugemutet werden. Das schließt auch ein, daß Hindernisse, die deutlich zu erkennen sind, nicht unbedingt beseitigt, sondern allenfalls durch eine besondere Warnung noch hervorgehoben werden. In diesem Sinne hat die schweizerische Justiz eine Verantwortlichkeit des Verkehrssicherungspflichtigen abgelehnt, wenn ein Skiläufer abseits der markierten Piste stürzt ⁴⁾ oder mit einem gut erkennbaren Zaun zusammenprallt, ⁵⁾ der sich am Rande einer Zaunlücke befindet, durch die die Abfahrt führt. Ebenso ist zu entscheiden, wenn ein Skiläufer über einen nicht abgesicherten Felsen außerhalb der Piste stürzt ⁶⁾ oder gegen einen durch Warntafeln angekündigten orangefarbenen Stützpfeiler einer Liftunterführung prallt, ⁷⁾ Der BGH hat dies im ersten Jenner-Urteil ⁸⁾ noch weiter ausgedehnt. Hier waren zwei Skiläufer wegen extremer Vereisung der Piste zu Tode gestürzt, weil sie die Abfahrt im Vertrauen auf die Ankündigung in der Seilbahnstation antraten, die gute Schneeverhältnisse verheiß. Das Gericht hat hier eine Pflicht des Verkehrssicherungspflichtigen zum Tätigwerden verneint und zur

1) Padrutt ZStR 1973, 73, Kleppe a. a. O. S. 240

2) OGH 1961, Nr. 173

3) BGH NJW 1973, 1380

4) Kantonsgericht Wallis Urteil v. 21. 6. 1963

5) Einstellungsverfügung (EV) d. Staatsanwaltschaft Graubünden v. 13. 6. 1969

6) EV d. StA Graubünden v. 30. 9. 1969 alle mitgeteilt bei Padrutt ZStR 1971, 74

7) EV d. StA Graubünden v. 1. 6. 1970, mitget. bei Padrutt ZStR 1971, 74

8) BGH MDR 1971, 441

Begründung ausgeführt, daß es Aufgabe des Pistenkiläufers sei, sich selbst über den Zustand der Piste zu vergewissern und zu überlegen, welche Risiken er auf sich nehmen wolle. Dieses Urteil hob das sachnähere Urteil der Vorinstanz, des Landgerichts Traunsteins ¹⁾ auf, das eine Verkehrssicherungspflicht bejaht hatte.

Die Forderung des Bundesgerichtshofes, der Skiläufer müsse sich zunächst selbst über den Zustand einer Abfahrt vergewissern, ist nicht sehr wirklichkeitsnah, weil Vereisungen ja nicht gleichmäßig auf der ganzen Abfahrt auftreten, sondern meist an engen und steilen Stellen, die oft von oben nicht eingesehen werden können. Ist aber dann einmal eine solche Stelle erreicht, so bleibt dem Skiläufer nur die Möglichkeit weiterzufahren, da ein Abschnallen der Skier dann noch gefährlicher ist. Die vom BGH aufgestellte und im zweiten Jenner-Urteil ²⁾ bestätigte Warnpflicht erscheint daher als nicht ausreichend, besonders da ja immer die Tendenz besteht, die Verhältnisse so positiv wie möglich darzustellen und außerdem bloße Warntafeln häufig nicht beachtet werden.

Man kommt damit hier zu einem kritischen Problem, nämlich ob es in den Rahmen der VSP fällt, die Piste evtl. wegen Gefährlichkeit zu sperren. Bei der öffentlichen Skiabfahrt wurde für die Gemeinde eine solche Pflicht bejaht, doch ist hierbei zu beachten, daß Art. 29 LStVG hierzu eine ausdrückliche Ermächtigung gibt. Eine solche Ermächtigungsnorm gibt es für den privaten Unternehmer, der Träger der Verkehrssicherungspflicht ist, nicht, so daß also zumindest für das deutsche Recht eine Sperrung der Abfahrt problematisch ist. Müller ³⁾ lehnt die Sperrung einer Abfahrt sowohl aus rechtlichen, als auch aus praktischen Gründen ab, wobei er hinsichtlich der rechtlichen Begründung auf den durch Art. 141 Abs. 3 BV garantierten Zugang zu den Naturschönheiten, sowie auf das Fehlen einer Ermächtigungsnorm verweist. ⁴⁾ Praktisch hält er eine effektive Sperrung für unmöglich, weil eine Skiabfahrt in der Regel von allen Seiten zugänglich ist. Beide Argumente erscheinen nicht zwingend. Der Art. 141 Abs. 3 BV stellt zwar einen wohlklingenden Programmsatz dar, ist aber wohl kaum geeignet, als rechtliche Begründung dafür zu dienen, daß der Allgemeinheit der Zutritt auf ein Grundstück nicht verwehrt werden kann. Wer hieran zweifelt, möge nur die Tatsache in Betracht ziehen, daß ein großer Teil der bayerischen Seeufer trotz dieser Vorschrift unzugänglicher Privatbesitz ist. Davon abgesehen kann auch eine generelle Erlaubnis in Gefahrensituationen widerrufen werden, da hier eine Güterabwägung zwischen dem Recht des Einzelnen und dem Interesse

1) Urteil v. 11. 2. 1970 unveröff.

2) BGH NJW 1973, 1380

3) a. a. O. S. 24

4) Vgl. auch Urteil OLG München v. 30. 7. 1939, Az. 8 U 1085/69, mitgeteilt bei Hummel, Sport u. Recht, S. 71

an der Gefahrenabwehr durchzuführen ist, die bei entsprechend intensiver Gefahr zugunsten des Verbotes ausfallen muß. Zudem basiert die ganze Konstruktion der Pistensicherungspflicht darauf, daß der Unternehmer auf den Pisten einen Sportbetrieb einrichtet. Daraus folgt aber, daß er bei besonderer Gefahr die Ausübung dieses Betriebes auch sperren können muß, um seiner Sicherungspflicht nachkommen zu können. Die Skipiste fällt nun einmal nicht mehr unter "Wald und Bergweide", für die ja niemand eine Sicherungspflicht trüge, sondern ist ein Stück künstlich umgestalteter Natur.

Was die von Müller behauptete praktische Unmöglichkeit der Sperrung angeht, so ist natürlich eine hermetische Absperrung nicht möglich. Allein das Schild "Abfahrt geschlossen" mit gekreuzten Stangen oder Seilen stellt aber eine zwar physisch überwindbare, aber psychisch doch sehr wirksame Barriere dar, die weit effektiver ist, als ein bloßes Warnschild.

In den anderen Alpenländern wird das Recht des Unternehmers zur Sperrung einer Piste entweder nicht in Frage gestellt, sondern die Schließung bei Gefahr sogar ausdrücklich gefordert, oder es ist eine öffentliche Behörde bestimmt, die die Schließung auf Rat des Verkehrssicherungspflichtigen durchführt. ¹⁾ Die französische Musterpolizeiverordnung für die Pistensicherheit verbietet sogar eine Benutzung der Skipiste, bevor diese durch den Pistenchef für eröffnet erklärt ist ²⁾ oder nachdem sie am Abend von der Pistenpatrouille geschlossen ist. ³⁾ Dabei hat neben dem Gemeindegemeindevorstand und dem Pistenchef trotz des öffentlich rechtlichen Charakters der Pistensicherungspflicht in Frankreich auch der Seilbahnunternehmer das Recht zur Pistenschließung. ⁴⁾ Eine ganz ähnliche Regelung sehen die Empfehlungen für Anlage und Bereitstellung von Skiabfahrten des BDE vor, ⁵⁾ wobei aber die Gemeinde nur für die Schließung der öffentlichen Skiabfahrten zuständig sein soll. Allerdings kann in Frankreich das Befahren einer gesperrten Abfahrt sogar mit einem Bußgeld belegt werden, während es bei Pistenabfahrten in Deutschland als ein die Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen ausschließendes Verschulden gegen sich selbst zu qualifizieren ist. Der Unternehmer kann also nicht erzwingen, daß die Skiläufer die Sperrung tatsächlich beachten.

1) Vgl. Conseil d'Etat J. C. P. 1967. II. 15296, Padrutt ZStR 1971, 73, Kleppe a. a. O. S. 244, § 10 Gesetzentwurf d. Landes Tirol, Empfehlungen d. Schweiz. Komm. f. Unfallverhütung auf Skipisten SJZ 1971, 124

2) Skirecht 1972, S. 135 Art. 5

3) a. a. O. Art. 7

4) a. a. O. Art. 12

5) Sonderdruck des BDE v. Februar 1973, Ziff. 6, 22 - 6, 26

Nachdem ein grundsätzliches Recht des Halters zur Sperrung einer Piste anzuerkennen ist, erhebt sich die Frage, ob er dazu auch verpflichtet ist, oder ob etwa Gefahrenwarnschilder genügen. Sämtliche oben zitierten Regelungen und Empfehlungen sehen eine klare Pflicht zur Schließung vor, wenn eine entsprechend gefährliche Situation vorliegt. Nun ist aber in Deutschland eine Pistensperrung nur eine besonders intensive Form der Warnung, da sie in der Regel nicht erzwungen werden kann. Dennoch besteht ein Unterschied, da der Pistenbetreiber damit zu erkennen gibt, daß er nunmehr jede Verantwortlichkeit für die Piste ablehnt, da diese seiner Ansicht nach nicht sicher befahrbar ist. Eine solche klare Aussage hat mit Sicherheit eine größere Wirkung als ein Warnschild, das inzident ja ausdrückt, daß eine Abfahrt bei Anwendung besonderer Vorsicht möglich ist. Wenn man aber bei der Begründung der Pistensicherungspflicht so großes Gewicht darauf legt, daß hier unerfahrene Skiläufer den Gefahren der Bergwelt ausgesetzt werden, dann darf man andererseits nicht auf das Urteilsvermögen dieser Personen abstellen, sondern muß ihnen klar und deutlich sagen, ob eine Abfahrt mit vertretbarem Risiko möglich ist. Bei dem weithin herrschenden Leichtsinn bedeutet dies, daß die größte Wirksamkeit gewährleistet ist, wenn diese Information Verbotscharakter trägt. Als zusätzliches Mittel wird häufig empfohlen, ¹⁾ die zum Ausgangspunkt der Pisten führenden Bergbahnen zu schließen oder jedenfalls die Beförderung von Skiläufern einzustellen. Dem wird zwar entgegengesetzt, die Bergverkehrsunternehmer unterlägen einem Kontrahierungszwang, dürften also die Beförderung nicht ablehnen. Wie bei der Kollision von Gemeingebrauch an Skipisten und dem Recht zu deren Sperrung muß auch hier ein solcher Kontrahierungszwang bei einer Güterabwägung gegenüber dem entstehenden Sicherheitsrisiko zurücktreten, was auch in den Beförderungsbedingungen zu verankern ist. Besonders bei Lawinengefahr wird eine Schließung der Bahn in Betracht zu ziehen sein, wobei darauf abzustellen ist, ob für einen Skiläufer noch eine Möglichkeit besteht, ungefährdet ins Tal zu gelangen. ²⁾ Dies bedeutet, daß eine Schließung der Bahn erst dann ins Auge gefaßt zu werden braucht, wenn sowohl das Skigelände auf dem Berg selbst als auch alle Abfahrten akut lawinengefährdet sind. Bei allen Bahnen, die die Fahrgäste auch wieder zu Tal bringen, fallen dann nur die Skiläufer unter den Beförderungsausschluß, während bei Schleppliften der Betrieb ganz einzustellen ist.

Nachdem diese Untersuchung ergeben hat, daß nur atypische Gefahren Sicherungsmaßnahmen erfordern, ist zum Schluß dieses Abschnitts noch zu prüfen, ob auch die Pistenpflege in diesen Rahmen fällt. Diese bezweckt, daß die Pisten trotz der starken Beanspruchung durch den Massenandrang länger befahrbar bleiben, doch erhöht eine geglättete Oberfläche auch die Sicherheit der Skiläu-

1) BDE-Empfehlungen Ziff. 6. 253

2) Trib. corr. Grenoble J. C. P. 1963, II. 13178

fer und die Annehmlichkeit des Skilaufes. Pichler ¹⁾ nimmt aber an, daß die Präparierung der Schneeoberfläche in der Regel nur solche Gefahren beseitigt, die der Pistenskiläufer ohnehin selbst hätte bewältigen müssen, wie den Wechsel verschiedener Schneearten, Schwungbuckel usw., und lehnt daher eine Haftung bei fehlender Pistenpräparierung ab. Dagegen geht das LG Kempten davon aus, daß Pistenpräparierung in den Rahmen der Verkehrssicherungspflicht fällt. ²⁾ Dies hat es in einem Fall entschieden, wo ein Skifahrer von dem präparierten Teil einer Piste in den Tiefschnee geriet, stürzte und sich verletzte. Hier ist dem LG Kempten beizupflichten, da zu den typischen Gefahren der Skipiste nur solche Erscheinungen wie Schwungbuckel gehören, mit denen üblicherweise zu rechnen ist. Dagegen darf der Pistenskiläufer, dem gepflegte Pisten angepriesen werden, erwarten, nicht plötzlich im ungespurten Tiefschnee festzustecken, der eine Skitechnik erfordert, die er in der Regel nicht beherrscht. Ist es bei starkem Neuschneefall nicht möglich, die Piste zu walzen, so muß dies entsprechend angekündigt werden. Auch hat ein Skiläufer in einem solchen Fall damit zu rechnen, daß die Piste einmal nicht in der gewohnten Breite geglättet ist. Das Maß dieser Pistenpflege wird einerseits von den Umständen und andererseits von der Zumutbarkeit bestimmt. So kann keinesfalls erwartet werden, daß ein Pistendienst pausenlos im Einsatz ist, um kleine apere Stellen und Vereisungen zu beseitigen. Im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht darf vielmehr nur eine gewisse Grobpräparierung verlangt werden, die die Skiabfahrt überhaupt erst zur Piste macht.

b) Die Sicherung vor Naturgewalten

Mit der obigen Erörterung der Möglichkeiten der Pistensperrung ist bereits im Vorgriff eine der wichtigsten Maßnahmen zur Sicherung vor Naturgewalten im Pistenbereich dargelegt worden. Dieser Sicherungspflicht kann sich der Verantwortliche nicht mit dem Hinweis auf höhere Gewalt entziehen, da diese nur bei unabwendbaren Ereignissen vorliegt.

Im Pistenbereich manifestieren sich die Naturgewalten besonders durch Lawinen, evtl. auch durch Steinschlag. Vor ihnen muß der Skiläufer, der auf die Sicherheit der Piste vertraut, geschützt werden. Nun ist es meist im Hochgebirge nicht möglich, die Pisten völlig lawinensicher anzulegen, zumal bei außergewöhnlichen Verhältnissen Lawinen an Stellen niedergehen, wo seit Menschengedenken noch nie eine Lawine beobachtet wurde, mitunter sogar mitten in den Ortskern von Alpenorten. Der Verantwortliche muß aber alle Quellen berück-

1) a. a. O. S. 85

2) Urteil v. 2. 3. 1970 unveröff. Az. 2 0 92/69 mitgeteilt bei Hummel, Sport u. Recht, S. 72

sichtigen, aus denen sich Aufschluß über die Lawinensituation gewinnen läßt, also die Berichte des Lawinen- und Wetterdienstes, sowie Beobachtungen über Menge und Zusammensetzung der Schneedecke, Temperatur, Wind- und Sonneneinwirkung. Die Auswertung dieser Informationen soll möglichst durch einen örtlichen Lawinenfachmann durchgeführt werden, von dessen Gutachten dann alle weiteren Maßnahmen abhängen. Hält er eine Lawinengefahr für gegeben, so sind die Pisten unverzüglich zu schließen. ¹⁾ Die Schließung der Piste wird immer das sicherste Mittel bei Lawinengefahr sein.

Vielfach wird als effektive Sicherungsmaßnahme auch die künstliche Ablösung von Lawinen durch Sprengstoffe oder Beschuß mit Mörsern und Minenwerfern propagiert. ²⁾ Eine Sprengung hat den Vorteil, daß sie zu jeder Zeit ausgelöst werden und damit eine Sperrung der Abfahrt vermieden werden kann. Ihre Folgen sind allerdings nicht immer ganz vorhersehbar; so kann ein Sprengkörper zunächst nicht zünden und dann später eine Lawine auslösen. Es kann sich auch eine Lawine von wesentlich größeren Ausmaßen ablösen, als dies beabsichtigt war. Ein solcher Unfall ereignete sich in der Schweiz, wo der örtliche Pistenchef bei einer katastrophalen Schneesituation eine Sprengung durchführte, worauf sich der ganze Hang in Bewegung setzte und verschiedene Gebäude und die Trasse der Rätischen Bahn verschüttete. ³⁾ Auf jeden Fall müssen solche Sprengungen aber mit größter Sorgfalt durchgeführt werden, da sonst für Schäden zu haften ist. So wurde der Leiter des Pistendienstes einer Seilbahn verurteilt, weil er eine Piste nur ungenügend gesperrt und dann eine Lawine abgesprengt hatte, die eine Skiläuferin verschüttete. ⁴⁾

Daneben bestehen auch Warnpflichten, wie etwa Warnschilder in den Stationen, die unbedingt auf dem neuesten Stand sein müssen und nicht etwa den ganzen Winter unverändert Lawinengefahr anzeigen dürfen. Außerdem sollten, gerade wenn sich die Lawinensituation im Laufe eines Tages ändert, akustische und visuelle Signale zur Warnung der Skiläufer eingesetzt werden. Wenn sich allerdings Skiläufer über Warnungen und Sperrung hinwegsetzen, dann ist jede Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen ausgeschlossen. ⁵⁾

1) Cour d'appel Grenoble J. C. P. 1964, II, 13506

2) Kleppe a. a. O. S. 244

3) EV Staatsanwaltschaft Graubünden v. 2. 1. 1969, Padrutt ZStR 1971/275

4) Kantonsgericht Graubünden v. 30. 4. 1968, Padrutt a. a. O.

5) EV, d. StA Graubünden v. 27. 7. 1970, mitgeteilt bei Padrutt, ZStR 1971,

c) Die Hilfs- und Rettungspflichten

Zu den Verkehrssicherungspflichten eines Pistenhalters gehört auch die Unterhaltung eines Rettungsdienstes, ¹⁾ wo dies nicht von anderen Organisationen, wie z. B. der Bergwacht besorgt wird. Die Verpflichtung zur Einrichtung dieses Rettungsdienstes wird in Frankreich für die "stations classées" ²⁾ ebenso wie im Gesetzentwurf des Landes Tirol ³⁾ ausdrücklich betont. In allen übrigen Ländern muß man sie aus den allgemeinen Prinzipien der Verkehrssicherungspflicht herleiten. Eröffnet der Pistenhalter nämlich eine Piste, so ist die unausweichliche Folge davon, daß sich auf dieser Unfälle ereignen werden, auch wenn die Piste in bestem Zustand unterhalten wird. Diese kann der Rettungsdienst zwar nicht verhindern, aber doch in ihren schädlichen Auswirkungen mindern. ⁴⁾ Ebenso wie bei jeder Massenveranstaltung Sanitätspersonal vorhanden sein muß, ist für den Sportbetrieb auf der Piste ein den alpinen Verhältnissen angepaßter Rettungsdienst nötig. Für den einzelnen Seilbahnunternehmer kann dies aber bei den heutigen Personalkosten eine sehr große Belastung darstellen. Deshalb muß hier wieder auf den bereits an früherer Stelle geäußerten Gedanken zurückgekommen werden, daß ähnlich den "stations classées" in Frankreich öffentlich- oder privatrechtliche Organisationsformen geschaffen werden sollten, in denen alle am Skilauf wirtschaftlich Interessierten dazu beitragen, daß die Aufgaben der Pisten-sicherungspflicht erfüllt werden können. Eine solche Organisation kann für das Gebiet eines Wintersportortes einen einzigen Pisten- und Rettungsdienst unterhalten, der dann z. B. auch teure Geräte rentabler verwenden kann. Der Pisten-dienst muß besonders vor Betriebseröffnung die Piste auf im Verlauf der Nacht eingetretene Gefahren prüfen und vor Einstellung des Betriebs durch Patrouillen-fahrten feststellen, ob sich noch verletzte Skiläufer auf der Piste befinden. ⁵⁾ Sehr empfehlenswert wäre es, den Pistendienst mit der Befugnis auszustatten, die Piste mit der abendlichen Patrouille zu schließen und alle Skiläufer anzuweisen, auf schnellstem Wege ins Tal zu fahren, wie dies etwa die französische Musterpolizeiverordnung vorsieht. ⁶⁾ Damit könnte die Gefahr ausgeschlossen werden, daß verletzte Skiläufer über Nacht im Freien liegen bleiben. Während des Tages muß der Rettungsdienst verletzten Skiläufern Erste Hilfe leisten und sie ins Tal transportieren. Solange ein Pisten- und Rettungsdienst nach diesem Muster nicht eingerichtet ist, müssen entsprechend ausgebildete Angestellte der Seilbahn diese Aufgabe übernehmen. Damit die Helfer schnell benachrichtigt

1) BDE-Empfehlungen Ziff. 7, 1, Padrutt ZStR 1971, 77

2) Interministerieller Beschluß v. 12. 12. 1955, J. O. 20, 12. 1955

3) § 8

4) Kleppe a. a. O. S. 254

5) Vgl. Hächler, iSR 1963, 38

6) Skirecht 1972, S. 135 Art. 7

werden können, ist es erforderlich, entlang der Pisten ein System von Notruftelefonen anzulegen, mittels derer die Rettungsdienstposten oder die Seilbahnstationen von einem Unfall auf der Abfahrt verständigt werden können. Der eigentliche Sicherungsbereich des Rettungsdienstes umfaßt zwar nur öffentliche Skiabfahrten und Skipisten, doch wird er im Rahmen der allgemeinen Hilfeleistungspflicht auch bei sonstigen Fällen von Bergnot eingreifen.

d) Die räumliche Begrenzung des zu sichernden Pistenbereichs

Die Verkehrssicherungspflicht für Skipisten bezieht sich, wie bereits ausführlich dargelegt, auf die Piste als eine dem Publikum geöffnete, markierte, in der Regel gespurte, unterhaltene Skiabfahrtsstrecke, deren seitliche Ausdehnung den Geländeverhältnissen entsprechend variiert. Mit Sicherheit umfaßt sie dabei alles Gelände, für das der Pistenhalter durch die Präparierung die Verantwortung übernommen hat. Andererseits besteht für einen Hang irgendwo im freien Gelände ganz bestimmt keine Sicherungspflicht.¹⁾ Im Zweifel kann man eigentlich nur bei Flächen sein, die am Rande einer Piste liegen. Hier muß im konkreten Einzelfall geprüft werden, was noch zur Piste zu rechnen ist und was nicht. Man kann eine Piste zweifellos nicht mit der Schärfe abgrenzen, wie dies bei einer Straße möglich ist, sondern muß vielmehr eine variable Ausdehnung annehmen. Hierbei sind besonders Hindernisse wie Felsabstürze und Gletscherspalten, die sich am Rande der Piste befinden, auf jeden Fall in den Sicherungsbereich der Piste einzurechnen.²⁾ Neuerdings wird verschiedentlich die Ansicht vertreten, daß auch faktische Abfahrtsvarianten, die sich durch den tatsächlichen Gebrauch bilden, zu sichern sind.³⁾ Der BGH hat diese "wilden" Pisten dabei nur in die Warnpflicht mit eingeschlossen, während Padrutt davon ausgeht, daß sie auch zu sichern und zu sperren sind. Dagegen sind erhebliche Bedenken am Platze, da man annehmen kann, daß der Pistenhalter bei der Pistenanlage die sicherste Linienführung wählt, während die Skiläufer häufig aus irgendeiner Augenblickslaulaune heraus eine andere Spur ziehen, ohne auf mögliche Gefahren zu achten. Zum anderen ist dem Unternehmer, wenn er von sich aus schon mehrere Pisten anlegt und betreut, nicht zuzumuten, daß die Skiläufer die daraus resultierende Belastung nach eigenem Gutdünken noch vergrößern können. Wenn sich aus Karten und Markierung der Verlauf der offiziellen Pisten eindeutig ergibt, besteht auch keinerlei Vertrauenstatbestand für den Skiläufer, der sie verläßt. Der Pistenhalter kann hier ein übriges tun, indem er an der Abzweigung einer häufiger benutzten "wilden" Abfahrtsvariante, die Markierung der offiziellen Piste besonders deutlich macht und evtl. auch durch ein Warnschild darauf hinweist, daß

1) Vgl. Pichler a. a. O. S. 78

2) Vgl. Walter, Skirecht 1966, S. 120

3) Vgl. BGH NJW 1973, 1080, Padrutt, Skirecht 1972, S. 80

hier die betreute Piste zu Ende ist. Die Gegenmeinung kann nur richtig sein, wenn nicht zu erkennen ist, daß es sich bei einer Abfahrtsvariante nicht um einen Teil der offiziellen Piste handelt. Zur Bestätigung der hier vertretenen Ansicht kann auch eine Entscheidung des OLG München ¹⁾ herangezogen werden. Diese verneinte in einem Fall, wo ein Hang zu einem Berggasthaus drei Meter tief senkrecht abfiel, was von oben her nicht zu sehen war, die Verantwortlichkeit des Wirtes für den Absturz von Skiläufern, die zum Haus gelangen wollten. Zur Begründung führte es aus, daß sich die Verkehrssicherungspflicht nur auf die normalen, von jedermann benutzten Zugangswege beschränke, und daß nicht etwa ein ganzes Hanggebiet als Zugang anzusehen sei. Dieser Grundsatz muß auch auf das Verhältnis von markierter Piste zu freiem Skigelände anzuwenden sein. In die gleiche Richtung geht die französische Rechtsprechung, wenn sie die Verkehrssicherungspflicht auf den Betriebsbereich des Pistenhalters, also die bezeichneten Pisten beschränkt. ²⁾ Sie hat dieses Prinzip sogar so strikt eingehalten, daß sie die Verantwortlichkeit des Liftunternehmers für eine Wiese verneinte, welche die Skiläufer von den Endpunkten der Piste her überqueren mußten, um zur Talstation des Lifts zu gelangen. ³⁾ Dieses Urteil legt aber den Schutzbereich zu eng aus, da der Zugang zur und der Abgang von der Bahn Teil des vom Unternehmer veranlaßten Sportbetriebes sind. Die normalerweise benutzten Zu- und Abgangswege sind also auf jeden Fall zum Pistenschutzbereich zu rechnen, fallen evtl. aber auch schon in den Sicherungsbereich der Seilbahn selbst. Diese Ansicht wird auch von Kleppe ⁴⁾ geteilt, der zusätzlich noch den Vorschlag von Rabinovitch erörtert, im gesamten Bereich eines Wintersportortes eine Schutzzone für Wintersportler einzurichten. Für den Skiläufer würde dieses Vorhaben zweifellos eine Ideallösung darstellen, die damit verbundene Haftungsausdehnung wäre aber fast unübersehbar und allenfalls von Organisationen wie den "stations classées" zu bewältigen. Außerdem müßte diese Schutzzone, um praktisch verwirklicht werden zu können, auf ein Netz von Pisten, Wegen und Rastplätzen beschränkt werden, da es völlig unmöglich ist, die ganze Landschaft, zumal im Gebirge, in einen ungefährlichen Park für unvorsichtige Touristen zu verwandeln.

e) Die sonstigen Grenzen der Pistensicherungspflicht

Im bisherigen Verlauf der Untersuchung wurde bereits eine Abgrenzung der Verkehrssicherungspflicht für Skipisten dergestalt durchgeführt, daß sie als Sicherungspflicht gegen atypische Gefahren in einem bestimmten Bereich beschrieben

1) OLGZ 1965, 23

2) Cour Cass. J. C. P. 1968. II. 15348

3) Cour Cass. J. C. P. 1956. II. 9028

4) a. a. O. S. 252

wurde. Damit sind die Grenzen dieses Rechtsinstituts aber noch nicht hinreichend herausgearbeitet. Dies wird sofort deutlich, wenn man bedenkt, daß zwischen den Verkehrssicherungspflichtigen ihrer wirtschaftlichen Lage nach beträchtliche Unterschiede bestehen. Als Beispiel braucht man sich bei den Bergbahnen nur eine große Seilbahngesellschaft einerseits und einen Bergbauern andererseits anzusehen, der auf seiner Wiese im Winter einen Schlepplift betreibt. Daraus ergibt sich sofort, daß eine Grenze der Haftung in der Zumutbarkeit der Sicherungsmaßnahmen liegen muß. Die Verkehrssicherungspflicht kann nur so weit reichen, als die für sie notwendigen Maßnahmen nicht Kosten verursachen, die zum Umfang und der Häufigkeit der Gefahr und zur wirtschaftlichen Lage des Pflichtigen in einem offenkundigen Mißverhältnis stehen.¹⁾ Als weitere Begrenzung tritt neben die Zumutbarkeit die Verkehrssüblichkeit, d. h., dasjenige Maß an Sorgfalt fällt in den Pflichtenkreis des Unternehmers, das der Skiläufer unter den entsprechenden Umständen erwarten kann. Derartige individualisierende Abgrenzungskriterien bergen allerdings den Nachteil in sich, daß objektiv häufig nicht festzustellen ist, welcher Pistenstandard nun eigentlich gefordert werden kann. Gerade hier müßte aber ein einheitlicher Maßstab gelten, da nur dann der Skiläufer wissen kann, was ihn erwartet. Die Pistenvorschriften und -empfehlungen stellen daher stets objektive Forderungen für Anlegung und Unterhalt von Pisten auf. Damit diese auch überall in die Praxis umgesetzt werden können, wird es sich nicht umgehen lassen, die Betreuung der Skipisten in größerem Rahmen durch einen örtlichen Pistendienst durchzuführen, der auch eine Teilung der finanziellen Lasten ermöglicht. Erst dann läßt sich ein einheitlicher, sozialadäquater Maßstab für die Pistensicherung verwirklichen. Doch auch dieser gibt besonders hinsichtlich der bereits angesprochenen Unterscheidung von typischen und atypischen Gefahren noch zu Differenzen Anlaß, so daß hierfür ein gemeinsamer Nenner gefunden werden sollte. Anhand der früher erörterten Beispiele kann man das Vorliegen atypischer Gefahren jedenfalls dann bejahen, wenn durch eine Gefahrenlage generell die Eignung der Abfahrt für den Skibetrieb eingeschränkt oder aufgehoben wird.²⁾ Die Unterscheidung wird aber dort problematisch, wo die Witterungsverhältnisse und der wechselnde Zustand der Abfahrt eingeordnet werden sollen. Allgemein wird hier lediglich eine Eigenverantwortlichkeit des Skiläufers bestehen, doch klassifizieren die Gerichte extreme Situationen wie "ausgedehntere Vereisungen oder Ausaperungen" als atypische Gefahren.³⁾ Müller greift diese Rechtsprechung mit der Begründung an, daß die hier gewählten Kriterien nicht genügend bestimmt seien. Insbesondere beherrsche

1) Vgl. Padrutt ZStR 1971, 71, Nirk, Skirecht 1966, S. 52

2) Vgl. Müller a. a. O. S. 42

3) OLG München, Urteil v. 30. 7. 1969, unveröff., Az. 8 U 1088/69, mitgeteilt bei Hummel, Sport u. Recht S. 71, BGH NJW 1973/1380

der Unternehmer die über Nacht oder während eines Tages auftretenden Veränderungen nicht und habe häufig auch nicht das Personal, solche Gefahrenstellen zu beseitigen. Außerdem seien ja jedem Skiläufer die allgemeinen Wetterberichte zugänglich, so daß er über die gleichen Informationen wie der Pistenhalter verfüge. Hier muß aber angemerkt werden, daß gerade ein Flachlandbewohner aus einem Bergwetterbericht nicht immer die richtigen Schlüsse ziehen kann, wenn nicht gerade akute Lawinengefahr angekündigt ist. Bei der Vielzahl der in einem solchen Wetter- und Schneebericht berücksichtigten Gebiete ist meist buchstäblich jede Schneeart vertreten, es läßt sich somit daraus kein genaues Bild gewinnen. Selbstverständlich kann man dem Unternehmer aber auch nicht die Pflicht auferlegen, ständig die Auswirkungen von Witterung und Benutzung auf der Piste zu beseitigen, da man hier den alten Rechtssatz des "ultra posse nemo tenetur" anzuwenden hat. Dafür wird man hier aber die Warnungs- und Sperrungspflichten sowie als letztes Mittel die Ablehnung der Beförderung von Skiläufern fordern müssen, wenn der Unternehmer nicht in der Lage ist, die Pisten in sicherem Zustand zu erhalten. Vor allem darf hier nicht eine leichte Exkulpation mit Hinweis auf den Mangel an Hilfskräften zugelassen werden.

Die Pflicht, lediglich eine generell geeignete Piste zur Verfügung zu stellen und ansonsten nur Warnungen auszusprechen, wie sie Müller ¹⁾ postuliert, reicht nicht aus. Besonders hinsichtlich von Warnungen wird jedermann wissen, wie sehr es hier auf den Ton ankommt, der später nicht mehr nachzuweisen ist, aber gerade geeignet sein kann, die Skiläufer zu einem Wagnis anzustacheln, etwa mit dem Hinweis, daß ein guter Skiläufer es ohne weiteres schaffen könne.

Als zeitliche Grenze für die Verkehrssicherungspflicht wird man schließlich einen Zeitraum von etwa 8-9^h morgens, je nach Betriebsbeginn der Seilbahn, bis ca. 16-17^h, je nach Einsetzen der Dämmerung ansetzen müssen. Der Zeitraum der Pistenüberwachung muß in den Stationen angekündigt sein, verbunden mit der Aufforderung vor allem an die schwächeren Skiläufer, vor der letzten Abfahrt der Pistenstreife, die hier das geeignetste Sicherungsmittel darstellt, zu Tal zu fahren.

1) Müller a. a. O. S. 43

C. MÖGLICHKEITEN EINER NEUREGELUNG

§ 1 Das Seilbahnrecht

Im ersten Abschnitt dieser Untersuchung wurde das heute in den Alpenländern geltende Seilbahnrecht ausführlich dargestellt, wobei sich ein sehr uneinheitliches Bild ergab, was zum Teil darauf beruht, daß die hier einschlägigen, gesetzlichen Regelungen vielfach schon überholt sind. Besonders bei der Gefährdungshaftung finden hier teilweise recht gekünstelte Definitionen Anwendung, die nur im Hinblick auf das erstrebte Ergebnis ihre Berechtigung haben. Eine Betrachtung wie die hier durchgeführte wäre aber unvollständig, wenn sie nicht auch einige Gedanken enthielte, wie diese Rechtslage durch Änderungen in den gesetzlichen Grundlagen besser gestaltet werden könnte. Dabei ist der Blick natürlich in erster Linie auf die eigene Rechtsordnung zu richten. Nun ist es sehr schwer, einer eingefahrenen Dogmatik etwas Neues entgegenzusetzen, zumal es auch hier Patentrezepte nicht gibt.

Es ist an dieser Stelle von Vorteil, sich in einem kurzen Resümee nochmals die rechtliche Situation vor Augen zu führen, wie sie sich nach der herrschenden Meinung ergibt. Hierbei fallen besonders die Differenzierungen auf, die im Hinblick auf die Zuordnung der Seilbahnen zum Eisenbahnbegriff gemacht werden müssen und die ergeben, daß Standseilbahnen und Kabinenseilschwebbahnen Eisenbahnen sind, ¹⁾ während der Status der Sessellifte zweifelhaft ist ²⁾ und die Schlepplifte schließlich mit Sicherheit keine Eisenbahnen sind. ³⁾ Für den geschädigten Fahrgast bedeutet es aber keinen Unterschied, ob er an einer Standseilbahn oder einem Schlepplift einen Unfall erleidet. Will man jedoch dem Fahrgast möglichst weitgehend eine Gefährdungshaftung zugute kommen lassen, so muß man diese Orientierung de lege lata am Eisenbahnbegriff durchführen, da hierfür die spezialgesetzliche Gefährdungshaftung eingreift.

Die Gefährdungshaftung für Eisenbahnen wird mit besonderen, eisenbahnmäßigen Gefahren begründet, die in der Fortbewegung auf Schienen, also auf einem vorbestimmten Weg ohne Ausweichmöglichkeiten, in der großen Geschwindigkeit, die rasches Halten erschwert sowie in dem großen Gewicht eines Eisenbahnzuges und der dadurch hervorgerufenen Wucht liegen. ⁴⁾

1) BGH NJW 1960, 1345, Larenz II S. 489

2) OLG München VersR 1959, 838

3) BGH NJW 1960, 1345

4) Geigel a. a. O. S. 603, Goltermann MDR 1957, 20

Um diese Gefährdungshaftung für Seilbahnen anwenden zu können, wird von einer Gleichartigkeit der Gefahrenlage gesprochen. Das bedeutet aber, daß die genannten Kriterien auch auf Seilbahnen zutreffen müßten. Bereits bei der Besprechung der Gefährdungshaftungsregelung nach deutschem Recht wurde aber ausgeführt, daß bei keinem der gebräuchlichen Seilbahnsysteme eine so weitgehende Übereinstimmung mit einer Eisenbahn vorliegt. Weist die Standseilbahn noch eine Bindung an Schienen auf, so haben die Seilschwebbahnen und Sessellifte ein Seil als Fahrbahn und die Schleppliftfahrgäste stehen gar auf der Erdoberfläche. Die Gewichte machen bei allen Seilbahntypen nur den Bruchteil des Gewichts eines Eisenbahnzuges aus, und auch die Geschwindigkeit ist unbedeutend. Ein Ausweichen schließlich ist zwar nicht möglich, doch auch nur in seltenen Fällen erforderlich, da in der Regel auf einer Seilbahntrasse nicht mit Hindernissen zu rechnen ist. Aus diesen Gründen wurde bereits in Bezug auf die gegenwärtige Rechtslage ausgeführt, daß die Ansicht, die die Seilbahnsysteme gewaltsam in den Rahmen des Eisenbahnbegriffes preßt, in Wirklichkeit eine Spezialregelung unzulässigerweise analog anwendet. Der Zweck dieser Einordnung, die Anwendung der Gefährdungshaftungsvorschriften zu ermöglichen, ist zwar von der Interessenlage her zu begrüßen, doch die dogmatische Begründung überzeugt nicht. Man sollte daher versuchen, auf einem anderen Weg zum gleichen Ziel zu gelangen.

Die dogmatische Grundlage der Gefährdungshaftung liegt nun darin, daß jemand, der einen gefährlichen Betrieb beherrscht, für die sich daraus ergebenden Gefahren einzustehen hat. Alle Fälle der Gefährdungshaftung sind daher mit einer besonderen Gefahr verbunden, für die der "Betriebsunternehmer" zu haften hat, ohne daß ihm ein Schuldvorwurf gemacht werden kann. Dem liegt der Gedanke zugrunde, daß, wer Vorteile dadurch gewinnt, weil in seinem Interesse eine generelle Gefährdung der Rechtsordnung zugelassen wird, auch die für andere damit verbundenen Nachteile auf sich nehmen muß. Es handelt sich somit bei der Gefährdungshaftung um eine gesteigerte soziale Verantwortung für einen bestimmten Gefahrenbereich. ¹⁾

Gerade dieser Gedanke und nicht die zweifelhafte eisenbahnmäßige Betriebsgefahr muß bei der Seilbahnhaftung zum Zuge kommen. Nun gibt es im geltenden Recht keinen allgemeinen Grundsatz, daß jeder Inhaber eines Betriebes oder einer Anlage, von denen Gefahren für Dritte ausgehen, ohne Verschulden für den angerichteten Schaden zu haften hat. Vielmehr sind die Fälle der Gefährdungshaftung im BGB ²⁾ und einigen Spezialgesetzen ³⁾ enumerativ geregelt. Will

1) Vgl. Larenz II, S. 484

2) 701, 833 BGB

3) § 1 RHG, § 1 SHG, § 7 StVG, § 34 LuftVG, § 25 AtomG

man also im Seilbahnrecht vom Eisenbahnbegriff wegkommen und dennoch die Gefährdungshaftung beibehalten, so muß hierfür ein neues Seilbahnpflichtgesetz geschaffen werden. Dieses sollte alle Seilbahntypen, also auch Sessel- und Schlepplifte umfassen. Gerade darin liegt nämlich ein Paradoxon der bisherigen Regelung, daß diese wegen ihrer einfacheren Konstruktion wesentlich mehr Gefahren bergenden Seilbahnen nicht der Gefährdungshaftung unterlagen, weil sie sich nicht unter den Eisenbahnbegriff einordnen ließen. Zweifellos trifft aber der Haftungsgrund der gesteigerten sozialen Verantwortung auch für sie zu. Das neu zu schaffende Seilbahnpflichtgesetz müßte also einen Katalog der Seilbahntypen mit den jeweiligen Definitionen enthalten. Hier wird man außer der Tötung und Körperverletzung auch die Beschädigung einer Sache als haftungsbegründendes Ereignis in das Gesetz aufzunehmen haben. Jetzt ist die Haftung für Sachschäden für die Eisenbahnen in einem eigenen Gesetz geregelt.

Da es sich bei der Gefährdungshaftung nicht um eine reine Kausalhaftung handelt, ist erforderlich, daß der Schaden in Zusammenhang mit einer spezifischen Sach- oder Betriebsgefahr steht, die der Haftpflichtige auf Grund der gesetzlichen Risikozuteilung zu verantworten hat.¹⁾ Es muß also eine besondere Seilbahnbetriebsgefahr vorliegen, die bei den einzelnen Seilbahntypen nicht unbedingt gleichgestaltet sein muß. So liegt bei der Standseilbahn die besondere Gefahr im Moment der Mobilität und der Schienengebundenheit, wobei noch hinzukommt, daß die Trasse in der Regel steil bergauf führt und eine Entgleisung oder ein Seilriß evtl. ein ungebremses Zutrausen zur Folge haben können. Eine ähnliche, sich aus Konstruktion und Gelände ergebende Betriebsgefahr finden wir bei der Seilschwebbahn, wo eine Loslösung des an einem Seil hängenden Wagens ebenfalls zu einer rasenden Talfahrt oder zu einem senkrechten Absturz führen kann.²⁾ Das gleiche gilt für die Einseilbahnen, wo das Rutschen einer Seilklemme und der Zusammenprall mit dem nachfolgenden Sessel besonders gefährlich ist.

Ein Problem wirft die besondere Betriebsgefahr beim Schleppaufzug auf, was daraus resultiert, daß zur Durchführung der Beförderung eine Mitwirkung des "Fahrgastes" in erheblichem Umfang erforderlich ist. Hier tritt als besonderes Gefahrenmoment neben die technische Anlage das Verhalten des Fahrgastes. Gefahren, die ausschließlich in der technischen Anlage ihre Ursache haben, sind etwa der häufig anzutreffende heftige Ruck beim Anfahren, Seilentgleisungen und herabhängende Schleppbügel, die Verletzungen hervorrufen können. Hinzu kommen die Besonderheiten der Schneefahrbahn. Die Meinung von Stiffler,³⁾ bei dieser Fahrbahn handle es sich um eine präparierte Piste, die auf

1) Larenz II, S. 485

2) Vgl. hierzu auch Stiffler a. a. O. S. 87

3) a. a. O. S. 87

jeden Fall leichter zu befahren sei als eine Abfahrtsstrecke, ist wohl nicht zutreffend, denn der Skiliftbenutzer kann weder seinen Weg noch seine Geschwindigkeit selbst bestimmen, noch kann er anhalten. In der Praxis erweist sich gerade, daß schlecht präparierte Schleppspuren leicht die Ursache für Unfälle werden können. Man kann also auch beim Schlepplift eine spezielle Betriebsgefahr bejahen, die allerdings immer besonders eingehend zu prüfen ist, da sie keinesfalls dort vorliegt, wo Gefahrenmomente durch das Verhalten des Liftbenutzers ausgelöst werden.

Gerade bei einer so weitreichenden Haftung wie der Gefährdungshaftung müssen die Grenzen vom Gesetzgeber besonders deutlich ausgeführt werden. In dem bisher auf einen Teil der Seilbahnen anwendbaren Reichshaftpflichtgesetz war die Haftung dann ausgeschlossen, wenn höhere Gewalt oder eigenes Verschulden des Verletzten vorlagen. Im österreichischen EKHG ¹⁾ und im deutschen StVG ²⁾ wird dagegen als Haftungsbegrenzung der Begriff des unabwendbaren Ereignisses herangezogen. Der Begriff der höheren Gewalt ist wesentlich enger als der des unabwendbaren Ereignisses und umfaßt nur betriebsfremde, also von außen durch elementare Naturgewalten oder Handlungen dritter Personen herbeigeführte Ereignisse, die auch durch äußerste, dem Unternehmer noch zumutbare Sorgfalt nicht zu verhindern und auch nicht von ihm wegen ihrer Häufigkeit als typische Gefahren zu vertreten waren. ³⁾ Betriebsfremd sind dagegen nicht solche Ereignisse, deren Ursachen im Bahnbetrieb selbst und seinen Einrichtungen, in einem technischen Versagen oder einem Versagen eines Bahnbediensteten liegen, denn für diese auch bei größter Sorgfalt nie ganz zu vermeidenden Fehler und menschlichen Unzulänglichkeiten soll die Bahn einstehen.

Ein unabwendbares Ereignis liegt dagegen dann vor, wenn das schadenstiftende Geschehen auf das Verhalten des Verletzten oder eines nicht bei dem Betriebe beschäftigten Dritten oder eines Tieres zurückzuführen ist und sowohl der Halter als auch der Führer des Fahrzeuges jede nach den Umständen des Falles gebotene Sorgfalt beobachtet hat. ⁴⁾ Verglichen mit der Haftungsbeschränkung durch höhere Gewalt ist die Haftung insofern milder, als in diesem Fall dann keine Haftung eintritt, wenn der Unfall durch ein von außen kommendes Ereignis verursacht wird, das zwar im konkreten Fall bei äußerster Sorgfalt nicht abwendbar war, jedoch generell zu den typischen Gefahren dieses Betriebes gerechnet werden muß. Es liegt hier also eine abgeschwächte Gefährdungshaftung vor, die schon beinahe als verschärfte Verschuldenshaftung mit Beweislastumkehr zu wer-

1) Vgl. § 9 EKHG

2) Vgl. § 7 StVG

3) Vgl. RGZ 101/95, 104/151, 117/13

4) Vgl. § 7 II StVG, § 9 II EKHG

ten ist. Ein solcher Haftungsmaßstab würde aber für Seilbahnen, die nur selten Berührungspunkte mit anderen Verkehrsteilnehmern haben und deren typische Gefahren kaum in dem Sektor derjenigen Gefahren liegen, die auch mit äußerster Sorgfalt nicht abgewendet werden können, durchaus ausreichen. Insbesondere wäre den berechtigten Interessen der Fahrgäste Rechnung getragen, die ohne zu reichenden Einblick in den Betrieb nicht in der Lage sind, ein Verschulden zu beweisen. Dabei muß auch die günstige Unfallstatistik der Seilbahnen in Betracht gezogen werden, die sie als weit ungefährlicheres Verkehrsmittel als das Kraftfahrzeug ausweist, so daß ein schärferer Haftungsmaßstab nicht angebracht erscheint. In einem neuen Seilbahnhaftpflichtgesetz sollte somit als Haftungsbeschränkung statt höherer Gewalt das unabwendbare Ereignis verwandt werden. Als weiterer Haftungsausschlußgrund muß auch Eigenverschulden des Geschädigten erhalten bleiben. Unbedingt sind die Gefährdungshaftungsvorschriften als zwingendes Recht zu gestalten, das nicht für allgemeine Geschäftsbedingungen disponibel ist.

Wie im österreichischen EKHG ¹⁾ sollte eine klare summenmäßige Haftungsbegrenzung erfolgen, die bisher im HaftpflG fehlt. Diese Begrenzung ergibt sich aus der Tatsache, daß es sich bei der Gefährdungshaftung um eine Risikozurechnung handelt. Das dem Unternehmer aufgebürdete Risiko muß aber wirtschaftlich für ihn tragbar sein, insbesondere muß er sich dagegen zu wirtschaftlichen Prämien versichern können, wie es die gesetzlichen Vorschriften sogar zwingend fordern. Dies erfordert wiederum Übersehbarkeit und deutliche Begrenzung. ²⁾ Die Haftungsgrenze liegt in Österreich bei 600.000 Schilling pro Person. Diese Summe, die etwa 90.000 DM entspricht, erscheint nicht hoch, kann aber andererseits eine beträchtliche Gesamtsumme ergeben, wenn man in Betracht zieht, daß es heute bereits Seilbahnkabinen mit einer Kapazität von 125 Personen gibt. Man muß hier also beim Absturz einer vollbesetzten Kabine bereits mit fast 12 Millionen DM rechnen. Die bayerische Gesetzgebung vervielfacht ³⁾ dagegen bei der Bestimmung des Umfanges der Versicherungspflicht die zulässige Besetzungszahl der Seilbahn mit 50.000 DM. Dies mag zwar als Rechnungsfaktor für eine Versicherung genügen, da diese mit einem durchschnittlichen Risiko und nicht mit dem schlimmsten Fall rechnet, wäre jedoch als Haftungsgrenze viel zu niedrig angesetzt. Blickt man in andere Gesetze, so begrenzt das LuftVG die Haftung für Personen auf 135.000 DM, ⁴⁾ das StVG auf 250.000 DM, ⁵⁾ während das HaftpflG überhaupt keine Begrenzung kennt. Mit Rücksicht auf den

1) § 15 I Ziff. 2 EKHG

2) Vgl. hierzu auch Larenz II, S. 485

3) Art. 14 II BayEBG in Verb. mit § 10 BergbV

4) § 37 Abs. 2 LuftVG

5) § 12 Ziff. 1 HaftpflG

Ein anderer Weg wäre derjenige, den Frankreich mit seinen "stations classées" beschritten hat und der der Kommune, vertreten durch ihren Bürgermeister, alle Pistenerhaltungs- und Sicherungspflichten auferlegt. Die Gemeinden können dann für die Kostenerstattung eine Umlage von den fremdenverkehrsaktiven Betrieben erheben und so den gerechten Interessenausgleich durchführen. Dieser Lösungsweg ist seiner Natur nach auch dem deutschen Recht nicht fremd, wie sich aus der Regelung des Art. 29 BayLStVG ergibt, der die Errichtung öffentlicher Skiabfahrten gesetzlich regelt.

Hinsichtlich der Pisten müßte eine gesetzliche Regelung genaue Vorschriften für Anlage und Markierung, sowie über den Umfang der Instandhaltungspflichten beinhalten. Auch hier könnte nur ein in der beschriebenen Form gebildeter Pisten dienst einen gleichmäßigen Standard gewährleisten, während es beim gegenwärtigen Stand der Dinge doch weitgehend von der finanziellen Leistungsfähigkeit des betreffenden Seilbahnunternehmers abhängt, wie eine Piste präpariert wird. Eine eingehende Normierung der Pistensicherungspflichten würde auch alle dogmatischen Probleme weitgehend beseitigen, da diese Normen als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB anzusehen wären.

Trotz aller Fürsorge für die Sicherheit des Skiläufers darf aber die Sportausübung mit Verkehrsregeln und Verkehrssicherungspflichten nicht so durchnormiert werden, daß an Stelle des "weißen Sports" in freier Natur ein "öffentlicher Skiverkehr" tritt, der, wie es bereits mancherorts der Fall ist, von Skistreifen der Polizei kontrolliert wird. Ein solcher Massenbetrieb, der sich auf der Piste wie auf einer Hauptverkehrsstraße abspielt, würde jedem echten Skifahrer diesen Sport verleiden. Es muß also auch bei Anerkennung einer Verkehrssicherungspflicht ein gewisses Sportrisiko beim Skiläufer verbleiben.

§ 3 Überstaatliche Regelung des Seilbahn- und Skirechts

Die vergleichende Betrachtung hat gezeigt, daß bei aller Verschiedenheit der nationalen Rechtsordnungen gerade auf dem Gebiet des Seilbahn- und Skirechts bereits viele Übereinstimmungen bestehen.

Nachdem die Grenzen der einzelnen Alpenländer heute so durchlässig geworden sind, benutzen jeweils viele ausländische Touristen die Lifтанlagen und Pisten ihrer Nachbarländer. Es wäre daher sehr wünschenswert, wenn hier hinsichtlich der Haftung eine einheitliche, gesetzliche Handhabung vorläge, die es dem Ausländer, der möglicherweise auch noch der Landessprache unkundig ist, ermöglicht, seine Rechtslage bei einem Unfall zu erkennen und evtl. entsprechende Maßnahmen zu seinem Rechtsschutz zu treffen.

Eine derartige Regelung sollte möglichst bald angestrebt werden, da es zweifellos zu lange dauern würde, auf eine einheitliche Gesetzesregelung zu warten, die vielleicht einmal von einem europäischen Gesamtstaat erlassen werden könnte.

Rechtsdogmatisch würde eine solche Vereinheitlichung, durch einen völkerrechtlichen Vertrag vereinbart, in den deutschsprachigen Alpenländern keine Schwierigkeiten bereiten, da diese die Materie bereits jetzt sehr ähnlich geregelt haben und insbesondere auch die Institute der Gefährdungshaftung und der Verkehrssicherungspflicht benutzen.

Problematischer ist eine Regelung, die auch für das französische und italienische Recht akzeptabel ist, die beide eine Gefährdungshaftung jedenfalls dogmatisch ablehnen, wenngleich heute durch Umverteilung der Beweislast bereits ähnliche Resultate erzielt werden. Was die Pistenhaftung angeht, so werden schon nach den bisherigen Regelungen die gleichen Ergebnisse mit beinahe identischen Begründungen erreicht. Hinsichtlich der dogmatischen Unterschiede sind weitgehende Kompromisse möglich, da bei einer solchen Regelung das Hauptanliegen nicht eine Angleichung in der dogmatischen Begründung, sondern im Umfang der Haftung ist. Gerade auf diesem Gebiet ist aber schon eine weitgehende Annäherung eingetreten.

In der Schaffung einheitlicher gesetzlicher Grundlagen für Seilbahnen und Skipisten läge eine Aufgabe für die Regierungen der Alpenländer, die auf diese Weise einen kleinen Schritt auf ein vereintes Europa hin tun könnten, der gleichzeitig eine große praktische Bedeutung hätte.

Ein anderer Weg wäre derjenige, den Frankreich mit seinen "stations classées" beschritten hat und der der Kommune, vertreten durch ihren Bürgermeister, alle Pistenerhaltungs- und Sicherungspflichten auferlegt. Die Gemeinden können dann für die Kostenerstattung eine Umlage von den fremdenverkehrsaktiven Betrieben erheben und so den gerechten Interessenausgleich durchführen. Dieser Lösungsweg ist seiner Natur nach auch dem deutschen Recht nicht fremd, wie sich aus der Regelung des Art. 29 BayLStVG ergibt, der die Errichtung öffentlicher Skiabfahrten gesetzlich regelt.

Hinsichtlich der Pisten müßte eine gesetzliche Regelung genaue Vorschriften für Anlage und Markierung, sowie über den Umfang der Instandhaltungspflichten beinhalten. Auch hier könnte nur ein in der beschriebenen Form gebildeter Pisten dienst einen gleichmäßigen Standard gewährleisten, während es beim gegenwärtigen Stand der Dinge doch weitgehend von der finanziellen Leistungsfähigkeit des betreffenden Seilbahnunternehmers abhängt, wie eine Piste präpariert wird. Eine eingehende Normierung der Pistensicherungspflichten würde auch alle dogmatischen Probleme weitgehend beseitigen, da diese Normen als Schutzgesetze im Sinne des § 823 Abs. 2 BGB anzusehen wären.

Trotz aller Fürsorge für die Sicherheit des Skiläufers darf aber die Sportausübung mit Verkehrsregeln und Verkehrssicherungspflichten nicht so durchnormiert werden, daß an Stelle des "weißen Sports" in freier Natur ein "öffentlicher Skiverkehr" tritt, der, wie es bereits mancherorts der Fall ist, von Skistreifen der Polizei kontrolliert wird. Ein solcher Massenbetrieb, der sich auf der Piste wie auf einer Hauptverkehrsstraße abspielt, würde jedem echten Skifahrer diesen Sport verleiden. Es muß also auch bei Anerkennung einer Verkehrssicherungspflicht ein gewisses Sportrisiko beim Skiläufer verbleiben.

§ 3 Überstaatliche Regelung des Seilbahn- und Skirechts

Die vergleichende Betrachtung hat gezeigt, daß bei aller Verschiedenheit der nationalen Rechtsordnungen gerade auf dem Gebiet des Seilbahn- und Skirechts bereits viele Übereinstimmungen bestehen.

Nachdem die Grenzen der einzelnen Alpenländer heute so durchlässig geworden sind, benutzen jeweils viele ausländische Touristen die Liftanlagen und Pisten ihrer Nachbarländer. Es wäre daher sehr wünschenswert, wenn hier hinsichtlich der Haftung eine einheitliche, gesetzliche Handhabung vorläge, die es dem Ausländer, der möglicherweise auch noch der Landessprache unkundig ist, ermöglicht, seine Rechtslage bei einem Unfall zu erkennen und evtl. entsprechende Maßnahmen zu seinem Rechtsschutz zu treffen.

Eine derartige Regelung sollte möglichst bald angestrebt werden, da es zweifellos zu lange dauern würde, auf eine einheitliche Gesetzesregelung zu warten, die vielleicht einmal von einem europäischen Gesamtstaat erlassen werden könnte.

Rechtsdogmatisch würde eine solche Vereinheitlichung, durch einen völkerrechtlichen Vertrag vereinbart, in den deutschsprachigen Alpenländern keine Schwierigkeiten bereiten, da diese die Materie bereits jetzt sehr ähnlich geregelt haben und insbesondere auch die Institute der Gefährdungshaftung und der Verkehrssicherungspflicht benutzen.

Problematischer ist eine Regelung, die auch für das französische und italienische Recht akzeptabel ist, die beide eine Gefährdungshaftung jedenfalls dogmatisch ablehnen, wenngleich heute durch Umverteilung der Beweislast bereits ähnliche Resultate erzielt werden. Was die Pistenhaftung angeht, so werden schon nach den bisherigen Regelungen die gleichen Ergebnisse mit beinahe identischen Begründungen erreicht. Hinsichtlich der dogmatischen Unterschiede sind weitgehende Kompromisse möglich, da bei einer solchen Regelung das Hauptanliegen nicht eine Angleichung in der dogmatischen Begründung, sondern im Umfang der Haftung ist. Gerade auf diesem Gebiet ist aber schon eine weitgehende Annäherung eingetreten.

In der Schaffung einheitlicher gesetzlicher Grundlagen für Seilbahnen und Skipisten läge eine Aufgabe für die Regierungen der Alpenländer, die auf diese Weise einen kleinen Schritt auf ein vereintes Europa hin tun könnten, der gleichzeitig eine große praktische Bedeutung hätte.

Lebenslauf

Ich, Franz Josef Schrödl, wurde am 13. August 1946 als Sohn des Diplom-
ingenieurs Josef Schrödl und dessen Ehefrau Annemarie, geb. Gschwender, in
München geboren.

- | | |
|-------------|--|
| 1952 - 1956 | Volksschule in München |
| 1956 - 1965 | Neues Realgymnasium in München mit Ablegung der
Reifeprüfung |
| 1965 - 1970 | Studium der Rechtswissenschaft an der Ludwig-Maximi-
lians-Universität München, mit Abschluß durch das
1. Staatsexamen |
| 1970 - 1973 | Referendarzeit in München, anschließend
2. Staatsexamen |
| Seit 1973 | Notarassessor in Regensburg. |

